CERNESENIN

RoIAS 2006

www.roias.ro

MUZEUL AVIAȚIEI, O ISTORIE A ARIPILOR ROMÂNEȘTI

pag. 14

Forţele Aeriene Române – Lider la Kabul

pag. 18

Publicaţie editată de
Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 2 (87) ■ 2006

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

CER SENIN

- Arhiva – www.roaf.ro
  - Nr. 1 – 8/2005
- Nr. 1/2006
- Nr. 2/2006
  - CUPRINS
    - Interviu – Forţele Aeriene Române, un partener capabil şi credibil în cadrul misiunilor NATO (4)
    - Agendă (7)
    - Eveniment (12)
    - Misiune – Forţele Aeriene Române – Lider la Kabul (18)
    - Exerciţiu – Şoimul 2005 (19)
    - Instrucţie – Jurnal de “campanie”! (20)
    - NATO – în schimbare (22)
    - Album “Cer Senin” – C-27J Spartan (26)
    - Forţele Aeriene în lume (28)
    - Aerospaţiale (34)
    - Centenar “Traian Vuia” (36)
    - Lecţii învăţate – Învăţând din experienţă (40)
    - Printre radiolocatorişti – Avatarurile pasiunii (42)
    - Reportaj – Jocul cu “focul” (44)
    - In memoriam – Cu gândul prin neştiut (46)
    - Am primit la redacţie (47)
    - File de istorie – Dezvoltarea artileriei şi rachetelor sol-aer în perioada 1970 – 1989 (1) (48)
    - Informare (50)
- LECTURĂ PLĂCUTĂ!

Interviu

Pagina 4

Misiune

Pagina 18

C-27 J Spartan

Pagina 26

Reportaj

Pagina 44

Instrucţie

Pagina 20

Cazul special

MOTO :

,,Dacă am pierdut controlul avionului sau dacă nu mai sunt capabil să determin poziția acestuia în spațiu, CATAPULTEZ indiferent ce se va spune despre mine. Mă voi gîndi atunci numai la soție și copii."

Principiu promovat în Aviația Militară Americană

Cazul special este o excepție.

Oferă o imagine concretizată în trecerea aceea periculoasă, zbor la limita extremă, către polul distrugerii ori salvării. Catastrofă sau viață. Nimic mai categoric între alb și negru.

Iar atunci când se moare în urma unui caz special grav, două sunt motivele: neîncrederea sau excesiva încredere în sine. Cea din urmă se răsfrânge trufașă în acțiuni concrete, în riscuri inconștient asumate. Necunoașterea de sine înseamnă supralicitarea propriilor calități. Neîncrederea este moartea curajului și calvarul inteligenței, secătuind puterea umană.

Cazul special este starea aceea oarbă și surdă față de normalitate, față de zborul legat și cu rost cunoscut, revărsându-și efectele asupra vieții echipajului și stării aeronavei. Chinul, teama nu bine precizate și efortul minții sunt vecinii cazului special ce poate surveni de sub umbra oricărui zbor calm și liniștit. Răspunderea, stă în frunte. În planuri, însăși viața.

Cazul special duce omul viu – pilotul – și fierul treaz – aeronava – către acea sâcâitoare destinație incertă care poate fi neștiutul, acolo unde aterizările sunt totdeauna ultimele. În crucea devenirii rămâne mintea. Bagajul nevăzut, cu semn de individualitate. Doar cu ea poți spulbera erorile, asana defectele, iar calitățile pe care nu le poți numi, vor deveni materia fecundă a "întoarcerii acasă sănătos".

Atunci, în clipele acelea grele, toate gândurile nefolositoare le arunci în urmă, strângi la piept trupul cunoștințelor vitale, iar din regatul lucrurilor știute alegi rațiunea, pentru a face din zbor o punte între malurile lui drepte care rămân decolarea și aterizarea. Un caz special rezolvat este ca un descântec. Este ceremonialul care te scapă de cinismul și perfidia nereușitei, de temeri, obsesii și angoase. Te curăță de îndoieli, întinerindu-te cu un zbor cât o viață.

Nici un pilot nu seamănă cu alt pilot. Nu-i unul mai bun sau mai rău. Doar provocările sunt altele și înțelesurile diferite. Un caz special rezolvat este ca o viață trăită. Am încrustat sub ultima circumvoluțiune starea, emoția, teama și gândul salvator din zborul tocmai trecut, am deslușit înțelesul pe foaia albă a minții și a răsărit fizionomia victoriei: măsura.

Izvorând de sub poala valențelor umane, încrederea și neîncrederea zidesc măsura. Sufletul omenesc brodat și din periculoase extreme, are rezerve de siguranță și echilibru interior. Săpând în piatra lui, vom simți precis și lucid ***ce*** *putem face,* ***cât****, dar mai ales* ***cum****. Așa ne aflăm măsura.*

Mai rămâne doar să o păstrăm.

Comandor

DUMITRU BERBUNSCHI

FORŢELE AERIENE ROMÂNE, UN PARTENER CAPABIL ŞI CREDIBIL ÎN CADRUL MISIUNILOR NATO

Interviu acordat revistei *"CER SENIN"* de generalul-locotenent GHEORGHE CATRINA, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene

Securitatea şi apărarea naţională

– Domnule general-locotenent, vă rog să ne oferiţi punctul dumneavoastră de vedere referitor la statutul Forţelor Aeriene Române, văzut prin prisma concepţiei de apărare naţională.

– Politica de securitate şi apărare naţională este strâns condiţionată de mutaţiile profunde din mediul geopolitic şi militar contemporan. Acest fapt nu presupune, însă, eliminarea sau neglijarea factorului militar, ci stabilirea locului şi rolului acestuia în funcţie de noile realităţi.

În aceste condiţii, Forţele Aeriene Române, entitate omogenă, suplă şi dinamică, se prezintă ca o componentă de bază a sistemului naţional de apărare – componenta cea mai modernă, cea mai consistentă, cea mai performantă din punct de vedere tactic, operativ şi strategic. Astfel, printre principalele misiuni ale Forţelor Aeriene Române se impun asigurarea suveranităţii României, 24 de ore din 24, prin supravegherea spaţiului aerian naţional, cooperarea cu alte forţe în misiuni NATO sau internaţionale destinate menţinerii şi impunerii păcii, pe de o parte, luptei împotriva terorismului internaţional, pe de altă parte, participarea la înlăturarea urmărilor unor calamităţi sau la rezolvarea unor situaţii de urgenţă.

– Care ar fi „lecţiile învăţate" în urma conflictelor recente din Afganistan şi Irak în legătura cu ameninţarea asimetrică, dar mai ales după participarea Forţelor Aeriene Române în singura angajare în teatrul de operaţii executată după cel de-al doilea război mondial, respectiv Operaţiunea Althea?

– Conflictele armate din zona Golfului Persic şi Kosovo, războiul din Bosnia-Herţegovina, confruntările dintre unele state ale fostei URSS sau intervenţia armată a SUA în Somalia şi a Rusiei în Cecenia, pot fi apreciate ca „scenarii" reprezentative pentru un viitor război. Deci, un viitor război – cel mai probabil – nu va consta într-o confruntare armată de mare amploare spaţială, ci se va desfăşura pe zone geografice relativ restrânse unde, însă, se vor desfăşura cele mai sofisticate arme, tehnologii şi se vor confrunta doctrine diferite.

Elicopterul IAR-330 SOCAT s-a remarcat drept un simbol puternic şi robust al misiunii "Althea"

În acest context, **superioritatea aeriană, angajarea cu precizie, superioritatea informaţiilor, operaţiile bazate pe efecte, mobilitatea** reprezintă elementele esenţiale ale perspectivei strategice de întrebuinţare a Forţelor Aeriene în orice tip de conflict armat, simetric sau asimetric. Caracterul întrunit al operaţiilor militare este, de asemenea, în mod evident, o condiţie a succesului.

Astfel, din lecţiile învăţate de către Forţele Aeriene ale celorlalte ţări membre NATO în urma respectivelor conflicte, privind ameninţarea asimetrică, avem în vedere dezvoltarea capacităţii de a executa atacurile aeriene cu precizie, elaborarea unei concepţii privind operaţiile urbane care să precizeze rolul sprijinului aerian apropiat şi executarea de antrenamente de către forţele ce urmează a fi dislocate în teatrele de operaţii. Toate acestea trebuie să asigure un ritm ridicat al operaţiilor aeriene, delegarea autorităţii stabilirii ţintelor comandantului, care ar putea face posibile operaţii de răspuns rapide, precum şi desfăşurarea unor procese de planificare ale operaţiilor aeriene şi de dare a misiunilor mai flexibile, concomitent cu îmbunătăţirea metodelor privind evaluarea cu acurateţe a rezultatelor asupra ţintelor.

Concret, după revenirea din teatrul de operaţii a detaşamentelor Alpha şi Bravo, care au acţionat timp de un an de zile în cadrul **Operaţiunii Althea,** pe cerul din Bosnia-Herţegovina sub comandă EUFOR, putem aprecia că am **„identificat"** şi ne-am completat ciclul real al învăţării cu canoanele dure ale teatrului de operaţii aeriene. Ce ştiam teoretic bine – bază strictă de selecţie pentru personalul aeronavigant şi cel logistic din ambele detaşamente – am completat fericit cu experienţa unică a misiunilor executate în „cătarea" armelor. Nu-i puţin lucru. Pentru noi, pentru Forţele Aeriene, pentru oamenii

Realizarea interoperabilităţii cu structurile similare ale Alianţei Nord-Atlantice, o problemă rezolvată cu succes de Forţele Aeriene Române în cadrul misiunilor comune

care au acţionat în această misiune, experienţa capătă valenţe mult mai mari decât tezele unei lecţii: este experienţa câmpului de luptă.

– În ceea ce priveşte Forţele Aeriene, care este impactul importanţei crescânde a Puterii Aeriene asupra doctrinei operaţionale, structurii şi planurilor de investiţii?

– În ultimii ani a fost intensificat procesul de elaborare al doctrinelor Forţelor Aeriene, atât ca urmare a necesităţii privind dezvoltarea unei **componente conceptuale** corespunzătoare conflictelor armate moderne şi cerinţelor de gestionare a crizelor, cât şi asigurării compatibilităţii conceptuale cu NATO, ca urmare a accederii în această Alianţă politico-militară.

Prin conţinutul lor, noile doctrine încearcă să direcţioneze modul de întrebuinţare al Forţelor Aeriene în cadrul apărării colective şi în operaţiile de stabilitate, pentru obţinerea gradului dorit de control asupra spaţiului aerian.

Prezenţa piloţilor români în misiuni dificile este cerută insistent de partenerii din NATO

De asemenea, se abordează şi modul de îndeplinire al unor misiuni pe timp de pace, cum ar fi serviciul de „Poliţie Aeriană“, participarea la rezolvarea urgenţelor civile sau înlăturarea efectelor dezastrelor.

În acest sens, procesul de **restructurare** al Forţelor Aeriene Române s-a desfăşurat şi se desfăşoară pe baza următoarelor principii: **dimensionarea** Forţelor Aeriene în raport cu obiectivele acestora şi resursele alocate; **asigurarea eficacităţii Forţelor Aeriene la război** prin realizarea identităţii structurale, funcţionale şi acţionale în toate situaţiile; **asigurarea unui echilibru în ceea ce priveşte misiunile, personalul, conceptele şi echipamentele** care să permită ca structurile organizatorice ale Forţelor Aeriene să poată îndeplini misiunile repartizate, să aibă capacitate ridicată de reacţie, să fie flexibile şi să poată desfăşura acţiuni de durată; **dependenţa structurilor organizatorice de nivelul dezvoltării armamentului şi tehnicii din dotare,** sistemele de armament şi tehnica din dotare necesitând personal într-un anumit număr şi de o anumită specializare; **realizarea interoperabilităţii** cu structurile similare din armatele statelor membre NATO.

Ca urmare, prin planurile de modernizare ale Forţelor Aeriene Române, au fost derulate programe, cum ar fi: modernizarea avionului MiG-21 LanceR, a cărui avionică a permis creşterea eficacităţii şi eficienţei privind pregătirea, executarea şi analiza misiunilor de luptă; modernizarea elicopterului IAR-330 SOCAT, care constituie prima platformă aeriană de luptă antiblindate; achiziţionarea radarelor digitale tridimensionale – FPS 117; achiziţionarea sistemului ASOC pentru realizarea imaginii aeriene complete; achiziţionarea sistemelor de identificare amic–inamic; achiziţionarea radarelor de medie şi joasă altitudine GAP FILLER; achiziţionarea unui sistem de rachete sol-aer cu bătaie medie de tip HAWK.

Misiunile curente şi angajările viitoare

– Care sunt, domnule general-locotenent, principalele activităţi în curs de desfăşurare?

– În ultimii ani, Forţele Aeriene Române au promovat o serie de reforme curajoase, de substanţă, angajându-se constant pe coordonatele calităţii, modernizării şi eficientizării utilizării resurselor şi mijloacelor din înzestrare. Un efort constant a vizat şi vizează, în continuare, crearea şi profesionalizarea unui fond calitativ superior de cadre, determinarea acestora să slujească, cu devotament şi fidelitate, categoria forţelor armate căreia îi aparţin.

Astfel, dacă Operaţiunea Althea a solicitat, efectiv, calităţile exclusive de profesionişti ai cerului, ai artei pilotajului, de combatanţi pe frontul luptei cu un inamic invizibil, însă perfid şi disimulat, consacrând **misiunea** ca faptă şi **echipajul** ca patrulă combatantă, am apreciat ca oportună angajarea altui „pachet de forţe” în misiunea „terestră“ de gestionare şi conducere, în calitate de **„LEAD NATION”**, a tuturor operaţiunilor care se vor derula pe aeroportul civil şi militar din Kabul, pentru o perioadă de patru luni. Şi această misiune este una fără precedent.

– Există, dincolo de riscuri, un câştig uşor de cuantificat în această nouă provocare?

– Nu este uşor de decelat riscurile. Însă, eu apreciez ca fiind mult mai important de evidenţiat **condiţia favorabilă învăţării şi experienţei reale** pentru detaşamentul românesc din Forţele Aeriene, care are ocazia să-şi probeze profesionalismul şi capacitatea operaţională de a acţiona la conducerea unei grupări multinaţionale. Misiunea onorează, dar obligă la noi eforturi. Pune în valoare calitatea umană şi capacitatea managerială. Nu-i o misiune oarecare, nu are nimic din administrarea liniştită a unui aeroport, fie el cu un trafic susţinut, la vreme de pace. Înseamnă, înainte de toate, expunerea la multiple ameninţări. Măsuri de protecţie comune. Acţiuni în calitate de lider răspunzător de soarta întregii grupări naţionale,

Generalul-locotenent Gheorghe Catrina, un lider receptiv la problemele şi la sugestiile oamenilor

dar şi de acţiunile tuturor operatorilor aerieni şi terestri din acea zonă fierbinte.

– Forţele Aeriene Române, proporţional cu misiunile curente şi angajările viitoare, au un plan de transformare în derulare sau planificat a fi declanşat în viitor? Care ar fi obiectivele imediate şi de perspectivă ale Forţelor Aeriene Române?

– În prezent, sunt în curs de derulare programe care contribuie la realizarea arhitecturii viitorului sistem al Apărării Aeriene, cum ar fi: modernizarea elicopterelor IAR-330 pentru misiunile de transport aerian; achiziţionarea sistemelor de navigaţie aeriană şi de aterizare de precizie; realizarea sistemului de comandă şi control aerian naţional; achiziţionarea de avioane de transport între teatre şi intra-teatru; achiziţionarea şi modernizarea sistemelor de rachete sol-aer şi a sistemelor apărare aeriană cu rază scurtă de acţiune; continuarea contractului de achiziţionare a radarelor de tipul GAP FILLER; achiziţionarea avionului multirol.

Am semne serioase că şi în viitor conducerea Ministerului Apărării Naţionale va avea în atenţie alocarea unor resurse similare anilor anteriori, astfel încât investiţiile angajate şi cele planificate să poată fi susţinute bugetar, iar cea mai valoroasă avere – oamenii – să-şi desăvârşească profesionalismul.

Certificarea competenţei şi provocările viitorului

– Anul 2006 este unul al pragurilor valorice de demonstrat. Ce înseamnă, domnule general-locotenent, dar, mai ales, ce presupune aceasta pentru Forţele Aeriene Române?

– Anul 2006 este un timp al începerii procesului complex de evaluare şi de certificare a structurilor de forţe angajate de România, ca aliat între statele Tratatului Nord-Atlantic. Iar Forţele Aeriene deţin majoritatea în privinţa **obiectivelor forţei.** Concepţia mea este că **pachetele de forţe** generate de structura noastră – atunci când primează profesionalismul individual şi spiritul de echipă – nu au cum să nu fie şi acceptate. Cunosc în detaliu performanţele profesioniştilor din Forţele Aeriene. Însă, ştiu în egală măsură că un detaşament, indiferent care i-ar fi specialitatea, mărimea ori valoarea tactică, nu se pregăteşte peste noapte. Presupune eforturi, cel mai des anonime. Disipate în spiritul onest de camaraderie al oricărui luptător. Când ai de îndeplinit misiuni deosebite, înţelegerea şi susţinerea trebuie să fie pe măsură. Asta înseamnă, în primul rând, promisiune onorată. Iar onoarea, cu atât mai mult onoarea militară, este o chestiune de civilizaţie.

– Din triada misiunilor onorate, lipseşte aviaţia de vânătoare. Unde îi aflaţi devenirea?

– Mediul aerian este un tărâm al statelor bogate. Nu spun o noutate. Este o evidenţă a unui secol de aviaţie. Însă, diviziunea muncii pe cerul războinic ori paşnic al planetei ce-şi trimite mesagerii prin Cosmos, presupune învăţătură. Înseamnă pricepere. Reclamă talent. Necesită sacrificiu. Aviaţia de vânătoare s-a consacrat din începuturi ca armă a permanenţei, treză, ageră şi determinantă în asanarea oricărei forme de agresiune. Aceasta i-a rămas şi astăzi determinarea.

„BALTIK 2007" va fi misiunea externă viitoare, desfăşurată la nord de… vest, în ţările baltice, susţinută de aviaţia de vânătoare. Serviciul de luptă „Poliţie Aeriană" este misiunea executată la vreme de pace, în timp de criză, dar mai ales la război. Avem tradiţie în executarea acestui gen de misiuni. S-au executat în România de când există aviaţie militară. Nu am nici cea mai mică emoţie din acest punct de vedere. Misiunea are în spate ore de zbor şi oameni antrenaţi încă din anii 1995–1996, când am debutat cu misiuni comune interne şi internaţionale în cadrul Parteneriatului pentru Pace.

În concluzie, putem aprecia că prin capacităţile sale, Forţele Aeriene Române pot contribui la descurajarea şi prevenirea agresiunii, soluţionarea unor situaţii de criză, contracararea puterii aeriene a unui eventual agresor, desfăşurarea unei apărări strategice active şi câştigarea iniţiativei, îndeplinirea scopului final, precum şi a obligaţiilor asumate de statul român prin tratate şi alianţe.

– Cum sunt percepute Forţele Aeriene Române de către aliaţii din NATO, prin prisma misiunilor încredinţate şi executate, la doi ani de la integrarea în Alianţa Nord-Atlantică?

– Misiunile executate de Forţele Aeriene Române în decursul ultimilor doi ani, alături de partenerii din NATO, au confirmat faptul că suntem o structură de forţe compatibilă cu cerinţele şi misiunile Alianţei Nord-Atlantice, iar corecta orientare şi rapiditatea transformării a fost remarcată, în aprecieri exprimate fără rezerve, de structurile de conducere ale NATO. Ne-am dovedit în acest răstimp capacitatea, valoarea, adaptabilitatea, profesionalismul.

Mărturie privind încrederea într-un partener capabil şi credibil sunt misiunile complexe stabilite de către comandamentele NATO pentru Forţele Aeriene Române: ALTHEA; KAIA; BALTIK 2007. Avioanele MiG-21 LanceR, aparatele de transport C-130 Hercules şi elicopterele IAR-330 SOCAT au acţionat ireproşabil de pe multe din aerodromurile ţărilor NATO sau partenere, personalul navigant şi de comandă s-a ridicat întotdeauna la nivelul aşteptărilor, la exigenţele impuse de misiunile la care au participat.

Dovada aprecierilor pozitive de care se bucură Forţele Aeriene Române o constituie faptul că, şi aş dori să subliniez acest aspect, prezenţa noastră în misiuni dificile este cerută insistent de partenerii din NATO. Iar acest lucru nu este la îndemâna oricui.

– Ce doriţi să transmiteţi, domnule general-locotenent, personalului din Forţele Aeriene Române şi nu se regăseşte în această convorbire specială?

– Este o certitudine faptul că misiunile Forţelor Aeriene vor fi, în viitorul apropiat, din ce în ce mai dificile, mai apropiate de realitatea dură a conflictului aerian modern. Astfel, exigenţele vor spori, însă motivaţia şi satisfacţiile profesionale vor fi, de asemenea, pe măsura cerinţelor.

În aceste condiţii, statutul de militar al Forţelor Aeriene Române trebuie să se manifeste la nivelul fiecăruia dintre noi prin conştientizarea faptului că va fi necesar să facem faţă, în orice moment, provocărilor, muncii responsabile, într-o echipă internaţională al cărei scop este de a face lumea mai sigură şi mai bună.

Din aceste considerente, le doresc oamenilor din categoria noastră de forţe să se impună, în continuare, în postura de cei mai valoroşi militari români.

– Aşa să fie, domnule general-locotenent! Vă mulţumim foarte mult!

A consemnat,
comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

Vizita delegaţiilor militare ale Colegiului de Război al Forţelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii

La începutul lunii martie, Forţele Aeriene Române au primit vizita delegaţiilor militare ale Colegiului de Război al Forţelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii, vizită planificată în cadrul călătoriei de studii regionale efectuată de către ofiţerii studenţi americani în ţara noastră.

În cadrul cursului de studii regionale studenţii cercetează, analizează şi evaluează o zonă geografică prin prisma priorităţilor şi responsabilităţilor cu care se poate confrunta un comandant militar în calitate de combatant. Cursul are drept scop pregătirea ofiţerilor studenţi prin provocarea creşterii interesului de a se angaja în mod eficient în cercetarea zonei geografice din punct de vedere teoretic, urmând ca, ulterior, să discute anumite probleme de interes cu liderii militari din regiune, în cadrul întâlnirilor organizate.

Călătoriile de studii regionale oferă fiecărui student ocazia de a evalua o anumită zonă a lumii unde un comandament regional unificat trebuie să implementeze strategia militară naţională în sprijinul politicii de securitate a Statelor Unite, în perspectiva confruntării cu provocările pe care o poate întâmpina Forţa Expediţionară Aeriană şi Spaţială Americană.

Înţelegerea acestui proces de implementare solicită evaluarea complexităţii mediului internaţional de securitate al regiunii unde are loc călătoria de studii şi familiarizarea cu modul în care statele respective răspund cerinţelor politicii guvernamentale ale SUA.

Cea mai eficientă modalitate de a valida învăţămintele desprinse din studiile teoretice în cadrul seminariilor este călătoria în regiunea studiată pentru discuţii directe cu reprezentanţi politici şi cu lideri militari ai naţiunilor respective. Oportunitatea de a discuta cu aceştia în propria lor ţară oferă ocazia unor discuţii deschise şi obiective despre probleme considerate a fi relevante.

Vizita în România a celor 16 cursanţi şi 2 profesori americani a reprezentat ultima etapă a călătoriei de studii care a mai cuprins Polonia, Austria şi Cehia. Prin briefing-urile la care au luat parte în cadrul vizitei la Statul Major al Forţelor Aeriene şi la Baza 90 Transport Aerian, ofiţerii studenţi americani au avut prilejul: ■ să înţeleagă mai bine modul de desfăşurare al procesului de transformare care a fost parcurs până în prezent de către Forţele Aeriene Române; ■ să cunoască unele aspecte referitoare la structura de forţe în viitorul apropiat şi programul înfiinţării unor baze americane pe teritoriul ţării noastre; ■ să cunoască modul de pregătire al personalului navigant şi lecţiile învăţate de acesta prin participarea la misiuni externe, transport de trupe în teatrul de operaţii, participarea la misiunea „ALTHEA", exerciţiile şi misiunile executate în cooperare şi colaborare cu parteneri străini şi, în mod special, cu militari din Statele Unite; ■ să cunoască modul actual de colaborare al Forţelor Aeriene Române cu Forţele Aeriene ale SUA şi perspectivele acestei colaborări; ■ să înţeleagă realităţile din România după aderarea în Alianţa Nord-Atlantică şi înainte de aderarea la Uniunea Europeană.

Studenţii americani au dovedit o bună înţelegere a problemelor puse în discuţie, iar ofiţerii din unităţile vizitate au răspuns cu promptitudine şi tact la întrebările acestora. Studenţii şi profesorii americani au apreciat nivelul de pregătire al piloţilor români care participă împreună cu personal din alte state la misiuni internaţionale, precum şi profesionalismul ofiţerilor de stat major aflaţi în diferite teatre de operaţii.

Comandor ION DRAGOMIR

Sub lupa specialiştilor,

INSTRUIREA PERSONALULUI DIN FORŢELE AERIENE ALE ŢĂRILOR MEMBRE NATO

La sfârşitul lunii martie a.c. a avut loc la Helsinki, Finlanda, o conferinţă organizată şi coordonată de Sub-Grupul Forţelor Aeriene (Air Force SubGroup – AFSG) din cadrul Grupului de instruire al NATO (NATO Training Group – NTG).

Activitatea a avut drept scop coordonarea modului de instruire a personalului forţelor aeriene din ţările membre NATO, evaluarea proiectelor şi a termenelor de finalizare pentru Grupul de Lucru Performanţe Umane în Aviaţia Militară (Human Performance in Military Aviation Working Group) şi analizarea proiectelor SMART (Simulated Mission And Rehearsal Training). Acestea vor asigura executarea unor exerciţii la nivel întrunit, atât la nivel naţional, cât şi la nivel NATO şi IOC (Initial Operational Capability), destinate antrenamentului echipajelor şi comenzii statului major NATO.

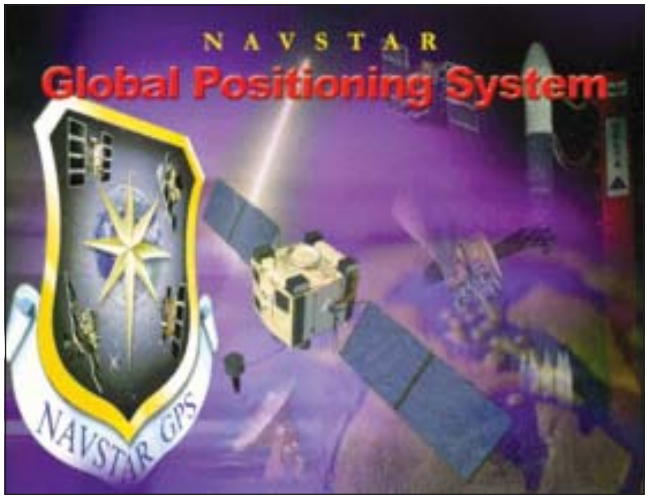
Concluzia rezultată în urma activităţii a constat în faptul că toate forţele aeriene ale ţărilor participante la lucrările AFSG îşi reevaluează dimensiunea şi se supun unui amplu proces de transformare şi modernizare pentru a putea îndeplini sarcini mai complexe în contextul noului concept NRF (NATO Response Force). Astfel, o atenţie deosebită se acordă îmbunătăţirii procesului de selecţie şi evaluare a noilor studenţi, având în vedere trecerea de la aeronave clasice, la aeronave cu sistem de avionică digital. În acest sens, reprezentantul NATO Training Group (NTG) a prezentat obiectivele de viitor şi importanţa finalizării documentelor de lucru, care să se transforme în standarde de instruire a personalului navigant.

Totodată, s-a stabilit că Programele European Joint Jet Pilot Training – ENJJPT şi NATO Flying Training Center – NTFC continuă să fie cele mai importante programe comune de formare a piloţilor ţărilor membre NATO.

Formarea unor piloţi români în cadrul acestor programe, care să contribuie, ulterior, la formarea altor piloţi în ţară, constituie o modalitate eficientă de modernizare a procesului de instruire a piloţilor în Forţele Aeriene Române.

Căpitan-comandor EUGEN SUCIU

Evoluţia sistemelor de navigaţie în cadrul NATO



În perioada 13.03–16.03.2006 a avut loc, la Cartierul General al NATO de la Bruxelles-Belgia, reuniunea Subcomitetului pentru Navigaţie al Consiliului NATO pentru Consultare, Comandă şi Control.

Activitatea a avut ca obiective de bază analiza situaţiei actuale şi a perspectivelor de evoluţie ale sistemelor de navigaţie în cadrul NATO, realizarea colaborării în vederea redactării şi actualizării documentelor de referinţă în domeniul sistemelor de navigaţie şi, nu în ultimul rând, stabilirea cadrului de cooperare şi schimb de experienţă între ţările membre NATO, în procesul testării şi evaluării echipamentelor specifice.

Din concluziile reuniunii s-a desprins ideea că forţele Alianţei Nord-Atlantice trebuie să dispună de informaţii de poziţie, navigaţie şi sincronizare accesibile la nivel global, protejate la interferenţe (intenţionate sau accidentale) şi cu acces restricţionat.

De asemenea, s-a stabilit că până în anul 2017, echipamentul de bază pentru apropiere de precizie şi aterizare va fi radarul de precizie – PAR, iar după anul 2018, acesta va fi înlocuit cu Sistemul de Apropiere de Precizie şi Aterizare – PALS.

Totodată, a fost analizată posibilitatea ca Serviciul Guvernamental (PRS) al sistemului GALILEO să dispună de aplicaţii şi în domeniul militar. Pentru aceasta, este necesară evaluarea implicaţiilor unei posibile utilizări, în comun, ale serviciilor oferite de sistemele GPS şi GALILEO.

Maior ing. PETRUŞ NEACŞU

NAVIGAŢIE, COMUNICAŢII ŞI SUPRAVEGHERE AERIANĂ ÎN NATO

În cursul lunii martie a.c. a avut loc la Cartierul General al NATO de la Bruxelles, Belgia, reuniunea Comitetului pentru Navigaţie, Comunicaţii şi Supraveghere al Comitetului NATO pentru Managementul Traficului Aerian – NATMC-CNS.

Principala temă de discuţie a fost creşterea substanţială a traficului aerian în Europa, fapt ce reprezintă una din marile provocări pentru aviaţia militară şi civilă, în încercarea comună de a stabili noile direcţii de dezvoltare ce vor fi necesare, astfel încât să fie asigurat accesul continuu al aeronavelor în spaţiul aerian. Un aspect particular în această privinţă este reprezentat de aeronavele militare, inclusiv cele tactice, a căror cerinţă de operare în traficul aerian general (General Air Traffic – GAT), când zborurile sunt conduse în concordanţă cu regulile şi procedurile ICAO (Organizaţia Internaţională a Aviaţiei Civile) şi legislaţia şi regulile aviaţiei naţionale, a crescut în ultimii ani şi continuă să crească.

Pentru gestionarea acestei situaţii, Comisia Europeană, EUROCONTROL şi NATO au emis strategii de dezvoltare, recomandări, reguli şi proceduri care au fost sau vor trebui transpuse în legislaţia naţională şi care, inevitabil, vor avea impact asupra aviaţiei naţionale civile şi militare.

În prezent, în domeniul comunicaţiilor aeronautice se desfăşoară, sub directa coordonare a EUROCONTROL, Programul European de Extindere Orizontală şi Verticală a zonei cu ecart de frecvenţă de 8,33 KHz, ca răspuns la creşterea congestiei de frecvenţă în VHF.

De asemenea, Statul Major al Forţelor Aeriene şi Direcţia Generală de Aviaţie din Ministerul Transporturilor vor elabora, în acest an, un plan naţional unitar de aplicare privind recomandările EUROCONTROL şi solicitările NATO atât pentru componenta civilă, cât şi pentru cea militară.

Locotenent-colonel NICOLAE MARIA-ZAMFIRESCU

PROFESIONIŞTII

Este un adevăr bine cunoscut de toţi pacienţii care au trecut prin Secţia Medicală II că doctorii, asistentele, întreg personalul ce formează acest minunat colectiv din Spitalul Clinic de Urgenţă Militar Central „Carol Davila” fac din profesie o datorie de mare onoare. Dovadă numărul mare de bolnavi care apelează la serviciile acestei secţii, al celor care şi după externare, deşi li se oferă posibilitatea să se îndrepte către alte instituţii medicale, mai titrate, tot aici revin. Fiindcă indiferent de gradul sau funcţia celui aflat în suferinţă, pentru medicii şi asistentele de la secţia sus-numită, bolnavii sunt egali şi trataţi cu aceeaşi atenţie şi grijă, cu un înalt profesionalism.

Are cu cine se mândri conf. univ. dr. colonel Nicolaie Tudor, şeful Secţiei Medicală II, el însuşi un profesionist şi un fin psiholog, un diagnostician de excepţie. Colonelul dr. Liviu Verdeş, locotenent-colonelul dr. Mihai Cojocaru, doamnele doctor Jinga şi Ioniţă, ajutoarele sale cu mai multă experienţă, sunt secondaţi îndeaproape de căpitan dr. Raluca Costache, aflată la capătul rezidenţiatului, mereu cu acelaşi binefăcător şi încurajator zâmbet pe buze şi cu o mare iubire şi înţelegere faţă de suferinţa celui de pe patul de spital. De asemenea, locotenentul dr. Daniel Cristea reprezintă un nume de certă perspectivă, ce se va afirma negreşit şi de care se va vorbi, cu siguranţă, la superlativ în medicina militară.

Am avut prilejul să discutăm în mai multe rânduri cu militari în termen, cadre active şi în rezervă din Forţele Aeriene, veterani de război, membri de familie care au fost, la un moment dat, internaţi în această secţie. Toţi au avut numai cuvinte de laudă la adresa medicilor, a asistentelor medicale, în frunte cu asistenta şefă, omniprezenta şi atotştiutoarea doamnă Magda Chiriac. Însănătoşiţi sau pe cale de a scăpa de efectele bolilor care i-au marcat mult timp, aceşti oameni la care aderă, cu toată inima şi cu tot sufletul şi semnatarul acestor rânduri, admiră minunatul colectiv al Secţiei Medicală II.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

Reuniune de lucru

Managementul asigurării comunicațiilor în cadrul sistemului de comandă și control aerian al NATO

În cursul lunii martie a.c. a avut loc la Cartierul General al NATO de la Bruxelles, Belgia, reuniunea Grupului de Lucru pe linie de Comunicații al Organizației pentru Managementul Sistemului de Comandă-Control Aerian al NATO (NACMO) – ACCS Communication Working Group (ACWG).

În cadrul întrunirii au fost abordate subiecte privind pachetele de capabilități referitoare la sistemul de comunicații și control aerian și a studiului de implementare al acestora în domeniul comunicațiilor sol-aer-sol, comunicațiilor sol-sol și securitatea informațiilor.

La această activitate au fost invitați, pentru prima dată, cu statut de observatori, și reprezentanți naționali din noile state membre NATO. Astfel, din cele șapte noi state integrate în Alianța Nord-Atlantică, numai Lituania, Slovacia și România au fost reprezentate la lucrările acestui grup de lucru, întrucât noile națiuni NATO sunt în curs de a fi implicate în programul ACCS (sistem de comandă și control aerian).

ACWG este un grup de comunicații pentru ACCS, ce își desfășoară activitatea sub directa coordonare a NACMA (Agenția NATO pentru Managementul programului ACCS), iar principalele sarcini ale grupului constau în: ■ armonizarea proiectului și cerințelor de comunicații pentru ACCS cu planurile și sistemele din NATO și cu cele naționale; ■ coordonarea efectivă cu alte grupuri de lucru cu activitate relevantă pentru ACCS; ■ dezvoltarea politicii și arhitecturii comunicațiilor pentru sistemele dislocabile din ACCS.

În acest moment se află în derulare, în cadrul Programului SCCAN, dezvoltarea unor rețele de comunicații, utilizând ca suport rețeaua RTP-STAR, destinate forțelor operaționale.

Informațiile prezentate în cadrul acestui grup de lucru constituie aspecte importante pentru armonizarea proiectului național cu cerințele NATO. De asemenea, prezența unui reprezentant național în grupul de lucru, ar reprezenta o oportunitate pentru țara noastră în scopul promovării infrastructurii de comunicații, ca suport pentru instalarea unui ARS (element ACCS care îndeplinește funcțiile de control al misiunilor aeriene, producere a imaginii aeriene recunoscute – RAP și fuziune a senzorilor) în România.

Locotenent-colonel
NICOLAE MARIA-ZAMFIRESCU

Campionat de fotbal

În perioada 16–31.03.2006, cu ocazia „Zilei NATO", la Baza 90 Transport Aerian s-a desfășurat Campionatul de fotbal în sală, organizat de Statul Major al Forțelor Aeriene, cu participarea a opt echipe: două de la Statul Major al Forțelor Aeriene și câte o echipă de la Jandarmeria Română, Academia de Poliție, C.O.A.P., Brigada 1 Rachete Sol-Aer, Statul Major al Forțelor Navale și Baza 90 Transport Aerian. Echipele au fost repartizate prin tragere la sorți, în două grupe, primele două echipe din fiecare grupă mergând mai departe în semifinale.

În finala mare, echipa Bazei 90 Transport Aerian a învins echipa Statului Major al Forțelor Aeriene, ocupând astfel locul I, în timp ce echipele Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer și Academiei de Poliție și-au disputat finala mică, prima ieșind învingătoare.

Premierea echipei câștigătoare s-a desfășurat în data de 31.03.2006, pe Baza Sportivă a Statului Major al Forțelor Aeriene, în prezența **generalului-maior Mihail Orzeață.**

Căpitan MARIUS ȘTEFAN
ofițer cu Educația Fizică, Baza 90 Transport Aerian

OASPEȚI DIN MAREA BRITANIE LA BOBOC

În data de 23 martie 2006, la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene "Aurel Vlaicu" și Școala Militară de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia", a avut loc vizita de lucru a locțiitorului atașatului apărării al Marii Britanii la București, **comandantul de escadrilă Mark Stanley.**

Vizita oficialului a avut ca scop monitorizarea proiectului demarat în cursul anului 2003 privind implementarea modelului britanic de pregătire militară de tip „Leadership", model prin care elevii școlarizați la Boboc, deși de formație tehnică, vor trebui să dețină, la absolvire, pe lângă cunoștințele de specialitate, și cunoștințe privind modul de conducere al grupurilor mici.

Pe parcursul întâlnirii s-au prezentat informații și aspecte referitoare la rolul celor două instituții de învățământ, vizitându-se atât facilitățile de zbor, cât și cele administrative, logistice, de instrucție și învățământ. De asemenea, au fost organizate briefing-uri de informare cu personalul didactic și cu staff-ul de conducere.

„Suntem convinși că prin activitatea didactică intensă ce se desfășoară aici, prin talent, devotament, pasiune și muncă susținută se caută atingerea nivelurilor de instruire conform standardelor de performanță din NATO", a declarat **comandantul de escadrilă Mark Stanley.**

Locotenent-comandor
DAN HAGEANU

RoIAS 2006, Centenarul Zborului Mecanic – Un Spectacol Eveniment

Urmându-și visul de a zbura, românul Traian Vuia a efectuat, în data de 18 martie 1906, pe câmpul de la Montesson, Franța, primul zbor mecanic cu un aparat mai greu decât aerul, reușind să părăsească orice contact cu solul prin propriile mijloace de bord ale avionului. Traian Vuia devenea, astfel, realizatorul zborului mecanic.

Acum, la împlinirea a o sută de ani de la acest eveniment care a schimbat nu doar cursul istoriei, ci și modul de a gândi și a acționa al omului, se cuvine să ne oprim o clipă pentru a-i "venera" pe cei care au îndrăznit și s-au sacrificat pentru cauza aviației.

Deoarece cultura unui popor și gradul lui de civilizație se pot aprecia după cum acesta știe să perpetueze memoria și faptele oamenilor săi iluștri care s-au sacrificat cu abnegație pe altarul științei, pentru binele omenirii.

www.roias.ro

Privilegiul de a zbura le-a fost dăruit doar păsărilor. Omul a inventat un aparat pentru a gusta bucuria zborului, pe care Dumnezeu nu a vrut să i-o dăruiască. Astfel, s-a născut avionul – simbioza perfectă între om și pasăre, dintre cumințenia pasului și visul de zburător. Cerească treime a aeronauticii românești a sfințit idealul zborului: Traian Vuia, Henri Coandă, Aurel Vlaicu. Iar lângă atâtea stele sclipitoare, alte stele fără nume au ars în propriul lor vis, pentru a împlini năzuința de a zbura.

Când priviți cerul, fascinați de eleganța cu care zboară o pasăre, opriți-vă o clipă și încercați un joc al imaginației: suprapuneți aripilor păsării, aripile unui avion și spiritul unui pilot. Veți trăi un sentiment de uimire, de fascinație și trăinicie.

Dacă vreți să vedeți oameni care-și sfidează condiția de ființă fără aripi, vă aștept cu mare plăcere la o „paradă celestă", către sfârșitul „lunii Cuptor", în Baza Aeriană „Mihail Kogălniceanu", unde vom fi pregătiți să predăm o lecție de curaj și virtute a șoimilor cu aripi făcute, și nu născute. Aici, va fi ceremonialul cerului și al pământului, pregătit sub semnul colaborării cu toți care iubesc AVIAȚIA și care cred că „un kilometru de autostradă te duce un kilometru, dar un kilometru de pistă te duce oriunde".

Celor care știu că spectacolul aerian este tradiție și inovație, matematică și poezie, ambiție și înțelepciune, le fac invitația de a fi prezenți la acest mare eveniment aeronautic, pentru a descifra traiectoriile „desenate" pe cer de aviatori români și străini, din peste douăzeci de țări, de parașutiști militari și civili, de așii unei profesii ridicată la rang de măiestrie, iar la sol, în expoziția statică, pentru a cunoaște aeronave moderne, de ultimă generație.

Celor care pășesc pentru prima dată în acest „univers al miracolului și riscului", le propun să ne cunoască pentru a simți puterea fierului și suplețea gândului rebel. Atmosfera unică a Spectacolului Aerian Internațional, vă va oferi o oportunitate rară de a trăi o experiență diversificată și bogată, la o distracție grozavă și multe puncte de interes.

Vă aștept cu nerăbdare să admirați aeronavele multirol, la sol și în zbor, să vă întâlnesc la RoIAS – 2006, indiferent dacă sunteți un prieten vechi sau nou. Eu și colegii mei vom fi pregătiți să prezentăm un mare spectacol aerian cu sprijinul celor ce iubesc aviația și pentru care CERUL înseamnă ACASĂ.

General de flotilă aeriană
Ion ȘTEFAN,
director RoIAS – 2006

– peste 30 de țări invitate;
– peste 100 de aeronave;
– peste 1000 de specialiști de aviație.

ROMÂNIA

✈ 20 de aeronave MiG-21; ✈ 4 aeronave L-39; ✈ 7 aeronave IAR-99 ȘOIM; ✈ 2 aeronave C-130 HERCULES; ✈ 20 de aeronave IAR-330 SOCAT; ✈ 9 aeronave IAR-316; ✈ 8 aeronave IAK-52; ✈ formații de acrobație aeriană ale aviației sportive (aeronave de tipul Extra 300L, Gliders IS 28 B2, ZLIN 142, IAR 46); ✈ lansări de parașutiști.

29-30 iulie 2006/Aeroportul Mihail Kogălniceanu/Constanța

CONFERINŢA UTILIZATORILOR DE RADARE FPS-117

În perioada 16.03–25.03.2006, compania Lockheed Martin a organizat o conferinţă şi o vizită de informare a utilizatorilor de sisteme radar FPS-117/TPS-77, activităţi la care au participat, din partea Forţelor Aeriene Române, în calitate de utilizator al radarului FPS-117, **generalul-maior Marinel Nicolae** şi **locotenent-colonelul Ioan Ghiţă.**

Conferinţa utilizatorilor de sisteme radar FPS-117/TPS-77 a reunit peste 80 de delegaţi din 9 ţări care au achiziţionat aceste sisteme (SUA, Marea Britanie, Germania, Italia, Canada, Islanda, Singapore, Arabia Saudită şi România), scopurile principale ale activităţii constând în: ◆stabilirea unei comunicări unitare şi permanente între producător şi beneficiari; ◆înţelegerea necesităţilor utilizatorilor de radare şi găsirea celor mai bune căi de sprijin a acestora; ◆prezentarea tipurilor de contracte de suport logistic practicate şi a modernizărilor realizate; ◆prezentarea unor noi produse ale companiei Lockheed Martin; ◆schimb de experienţă întrre beneficiari.

Programul conferinţei a cuprins o serie de prezentări referitoare la aspecte privind gestionarea sistemului radar FPS-117. În acest sens a fost prezentat conceptul de mentenanţă de la distanţă, dezvoltat în cadrul Air Logistic Center din Sacramento, pentru controlul şi supravegherea parametrilor radarelor FPS-117 instalate în Alaska (radarele achiziţionate de România au încorporată această facilitate prin Centrul de Mentenanţă de la Distanţă, care funcţionează pe structura echipamentului de comandă la distanţă SRCC, dispus în Comandamentul Operaţional Aerian Principal).

De asemenea, au fost prezentate modalităţile de realizare ale suportului logistic, pentru radarele FPS-117, implementate în Marea Britanie şi Italia. Totodată, a fost analizată experienţa Marii Britanii şi Italiei în cadrul Grupului de lucru „AN/FPS-117 Support Conference", acesta reprezentând organismul de conducere şi coordonare ale activităţilor de suport logistic, pentru radarele FPS-117, desfăşurate de NAMSA.

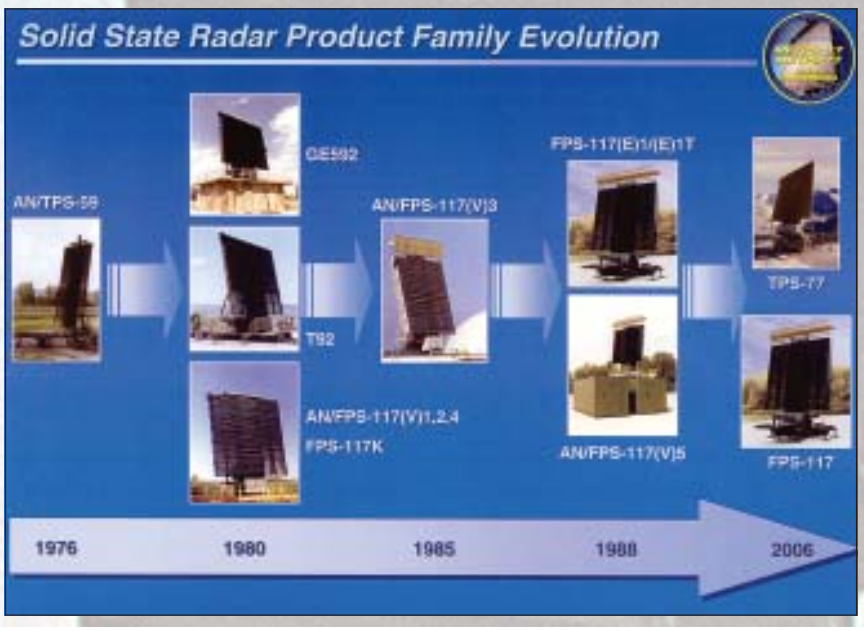
În ceea ce priveşte noutăţile tehnice şi tehnologice ale radarelor FPS-117, analizate în cadrul conferinţei, acestea constau în: ◆reducerea numărului de module componente de la 400 la numai 27; ◆înlocuirea sistemului de operare Windows 2000/NT cu Windows XP; ◆creşterea capacităţii de calcul cu 40 la sută; ◆echiparea instalaţiei de emisie cu un nou sintetizator de frecvenţe mai compact şi mai fiabil – peste 13.500 ore de funcţionare (modernizare executată deja la radarele din România). Totodată, un moment important, în cadrul prezentărilor, a fost marcat prin realizarea demonstraţiei practice a modernizării procesorului de date (DP) şi de semnal (SP).

Din concluziile conferinţei s-a desprins faptul că state ca SUA, Anglia, Germania, Italia au dezvoltat niveluri superioare de mentenanţă proprii (DEPOT III). În paralel, unele dintre acestea (Anglia, Germania, Italia) beneficiază şi de serviciile logistice ale NAMSA. De asemenea, compania Lockheed Martin sprijină înfiinţarea unor centre regionale de mentenanţă, astfel de centre funcţionând deja în Marea Britanie şi în Italia.

Toţi beneficiarii au arătat că performanţele radarului FPS-117/TPS-77 fac din acesta principalul radar terestru de supraveghere la mare distanţă din lume, iar modernizările aduse de firma producătoare determină prelungirea, cu 10–12 ani a duratei de exploatare a radarelor FPS-117, dincolo de limita normală de 20 de ani.

Vizita de informare la Centrul de Excelenţă Lockheed Martin – Lighthouse – din Suffolk, Virginia, a permis delegaţiei române să se informeze asupra preocupărilor companiei în domeniul sistemelor de comandă-control şi de simulare a unor situaţii din teatrele de operaţii. Astfel, pornind de la scenarii proprii sau de la scenarii şi cerinţe emise de entităţi din domeniul apărării şi securităţii SUA, sunt realizate şi testate, în detaliu, diferite variante de răspuns la criză. În cadrul preocupărilor acestui centru, un loc aparte îl reprezintă „Războiul asimetric", managementul fluxului de date şi dimensionarea canalelor de comunicaţii, în timp ce securitatea transmisiilor de date este realizată prin produse hardware şi software. Informaţiile primare preluate de la diverşi senzori sau sisteme de arme (rachete MEADS, sisteme de avertizare timpurie aeropurtate APS-145 sau AHE, sisteme radar terestre de supraveghere, avioane de luptă sau avioane fără pilot etc.) sunt comparate cu „amprentele" din bibliotecile de date ale sistemului şi, prin identificare, permit luarea rapidă a deciziei sau informarea diferitelor elemente din câmpul de luptă (trupele speciale, bateriile de rachete, luptătorii individuali, structuri ale administraţiei etc.).

De asemenea, Centrul de Excelenţă dispune de un simulator performant pentru avionul de luptă F-35, care permite instruirea piloţilor şi integrarea lui în simularea misiunilor globale. Periodic, sunt convocate echipe reprezentând diverse structuri ale sistemului de apărare, cărora le sunt prezentate faze ale produselor, în scopul analizei specializate şi obţinerii reacţiei unor structuri competente faţă de sistemul realizat. Totodată, Centrul de Excelenţă poate primi spre studiu şi rezolvare concepţii de operaţii.



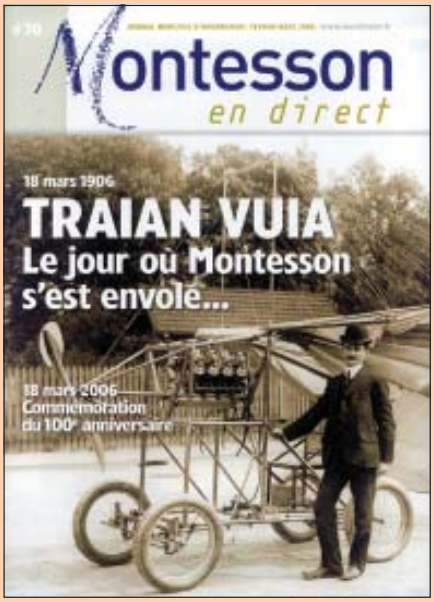
Locotenent-colonel IOAN GHIŢĂ

MONTESSON, 1906-2006

Ziua de 18 martie 1906 avea să rămână, în conştiinţa locuitorilor micuţei comune **Montesson**, aflată la câţiva kilometri de Paris, o zi de referinţă privind îndeplinirea unuia dintre visele ancestrale ale omenirii – zborul. Chiar dacă cel care a reuşit pentru prima dată acest lucru nu a fost un compatriot, el avea să devină cel mai iubit simbol de către localnici.

Astfel, la 100 de ani de la efectuarea primului zbor mecanic, personalitatea celui care a fost **Traian Vuia** s-a aflat, din nou, în prim-planul atenţiei comunităţii franceze din Montesson. În data de 18 martie 2006, primăria oraşului Montesson a organizat o serie de evenimente pentru cinstirea memoriei inginerului român, celui care avea să facă, prin activitatea sa, cunoscut numele localităţii franceze pe întreg mapamondul.

Desfăşurată în prezenţa oficialităţilor franceze, reprezentate de primarul oraşului Montesson, **Jean-Francois Bel** şi de directorul Muzeului Aerului şi Spaţiului, **Gerard Feldzer**, şi a şefului Cancelariei primului ministru al României, ministrul **Aleodor Frâncu**, marcarea centenarului zborului lui Traian Vuia a cuprins mai multe activităţi organizate sub patronajul directorului general al UNESCO, **Koichiro Matsuura**. Dintre acestea, cele mai interesante s-au dovedit a fi lansarea, de către ministrul român, a emisiunii filatelice speciale „Centenarul Traian Vuia", prin care au fost introduse în circuitul poştal o serie de 3 timbre şi o coliţă filatelică perforată, precum şi două plicuri „prima zi" şi trei cărţi poştale şi prezentarea detaliată a evenimentelor petrecute în ziua de 18 martie 1906.



De asemenea, participanţii la eveniment au omagiat memoria inventatorului român prin depunerea de coroane la statuia lui **Traian Vuia** aflată în piaţa centrală cu acelaşi nume, din centrul **Montesson**-ului.

La manifestare au mai participat, ca invitaţi speciali, ambasadorul României la Paris, **Sabin Pop**, delegatul permanent al României pe lângă UNESCO, ambasadorul **Andrei Magheru** şi preşedintele Consiliului General şi deputat de Yvelines, **Pierre Bedier**, precum şi o delegaţie a Forţelor Aeriene Române, condusă de **generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală**.

Fideli memoriei lui Traian Vuia care, în anul 1934, a vizitat uzinele IAR de la Braşov, peste o sută de aviatori, studenţi şi ofiţeri braşoveni au rememorat, în data de 18 martie, cutezătoarea ispravă a inginerului român – desprinderea de sol cu un aparat mai greu decât aerul doar prin mijloacele mecanice ale acestuia, în istorica zi de 18 martie 1906.

Simpozionul „100 de ani de la zborul lui Traian Vuia", desfăşurat cu participarea Academiei Forţelor Aeriene „Henri Coandă" din Braşov, a Fundaţiei Aerospaţiale Române, Asociaţiei Române pentru Propaganda Istoriei şi Aeronauticii şi a Asociaţiei Generale a Inginerilor din România, a oferit participanţilor un prilej deosebit pentru a-l repune în drepturi pe adevăratul părinte al avionului modern.

CENTENAR "TRAIAN VUIA" LA BRAŞOV

Braşovenii, care se mândresc cu amintirea cuvintelor adresate de Traian Vuia într-o scrisoare către inginerul **George Lipovan**, în anul 1935, în care aviatorul spunea: „am vizitat fabrica aeronautică din Braşov şi am fost surprins că este atât de bine înzestrată", au ţinut să fie printre primii care evocă faptele deosebite ale inventatorului român. Simultan cu activitatea desfăşurată la Poalele Tâmpei, manifestări similare speciale au avut loc la Academia Română, la Muzeul Aviaţiei şi la Montesson, lângă Paris.

ZIUA „PORŢILOR DESCHISE" LA BAZA 90 TRANSPORT AERIAN

În cadrul manifestărilor organizate cu ocazia sărbătoririi, sub egida „100 de ani de zbor mecanic", a Centenarului „Traian Vuia" de către Statul Major al Forţelor Aeriene, la Baza 90 Transport Aerian s-a desfăşurat, în data de 17 martie, „Ziua Porţilor Deschise".

Activitatea, care a beneficiat de suportul compartimentului de Relaţii Publice din cadrul categoriei de forţe amintite, a oferit posibilitatea, în premieră, unui grup de elevi de la colegiul bucureştean „Sfântul Sava" de a se familiariza cu terminologia specifică aviaţiei militare, de a se bucura de prezentarea detaliată a caracteristicilor unei posibile viitoare meserii sau pasiuni şi, nu în ultimul rând, de a vedea la lucru specialişti ai Forţelor Aeriene Române.

„Este o bună ocazie pentru crearea unor relaţii socio-umane inedite, este, de asemenea, o oportunitate oferită cu dărnicie de către reprezentanţii aviaţiei militare române pentru asigurarea unei cât mai corecte şi mai variate analize privind cariera viitoare a elevilor", ne-a declarat diriginta clasei, doamna **Liana Ibrion**.

O atracţie deosebită, în cadrul evenimentului, a reprezentat-o prezentarea misiunilor bazei, a specificului acesteia, precum şi a unei părţi a tehnicii din dotare.

Intensitatea cognitivă a elevilor a atins, însă, pragul maxim în momentul detalierii activităţilor, obiectivelor şi regulilor de selecţionare privind participarea la tabăra de vară pentru cercetaşi, ce va fi organizată în acest an la Academia Forţelor Aeriene de la Braşov. Datorită condiţiilor ce permit participarea oricărei persoane, cu vârsta între 14 şi 16 ani, dornică să-şi cunoască aptitudinile şi să-şi dezvolte atitudinile comportamentale, elevii au fost extrem de atenţi la procedura de selecţie. Discuţiile pe care aceştia le-au avut cu 6 dintre absolvenţii primei tabere de vară pentru cercetaşi, prezenţi la manifestare, au constituit argumentul forte pentru orientarea către acest gen de pregătire individuală.

„Credeam că vom veni aici şi ne vom plictisi. Trebuie să recunoaştem, însă, faptul că piloţii, tehnica pe care am văzut-o (deşi este poate şi rezultatul impactului cu un fapt sau o imagine inedită), prezentarea taberei de vară pentru cercetaşi, au făcut din această plimbare o sursă concretă pentru o posibilă opţiune viitoare. De asemenea, credem că ni s-au oferit şi alte elemente pentru a înţelege ce înseamnă automotivarea, autocunoaşterea şi dezvoltarea capacităţilor fizice şi mentale" – avea să remarce, la sfârşitul activităţii, „şefa" clasei de elevi, **Mihaela Sandra**.

Impactul pozitiv al vizitei asupra elevilor a fost concretizat, în final, prin propunerea repetării acestui gen de activitate şi în alte locaţii ale Forţelor Aeriene Române.

Grupaj realizat de plutonier-major SORIN SĂFTOIU

PE URMELE LUI VUIA

În cadrul manifestărilor ce au avut loc cu ocazia celebrării a 100 de ani de la primul zbor al lui Traian Vuia, Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene "Traian Vuia" şi Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "Aurel Vlaicu" au primit vizita unui grup de elevi ai şcolii "Episcop Dionisie Romano" din Buzău.

Încă de la sosirea în instituţie, copiii au fost întâmpinaţi de comandantul şcolii, **colonelul Andrei Ilie**, care le-a urat bun venit în acest "incubator tehnic" al şcolii militare româneşti, locul în care eforturile generaţiilor de instructori şi profesori militari au fost răsplătite, de-a lungul anilor, cu absolvenţi eminenţi şi personalităţi marcante ale aeronauticii române.

Dintre numeroasele laboratoare şi săli de clasă vizitate, expoziţia de tehnică - unde au putut să admire elicopterele şi avioanele din înzestrare - şi muzeul şcolii, au fost locaţiile care i-au determinat pe copii să întrebe plini de pasiune: ce trebuie să facem ca să devenim aviatori?

Deşi scurtă, vizita şi-a atins scopul: cei mici au plecat încântaţi de ceea ce au văzut şi, probabil că, în sufletul lor de copii ştiu acum că la numai câţiva kilometri de locul în care trăiesc şi învaţă, există profesionişti care prin tot ceea ce fac demonstreaza că sunt urmaşii demni ai lui Vuia, cel care spunea: "Ce importanţă are cine a făcut acest lucru; important este că el există. Eu nu am căutat niciodată gloria, fiindcă ştiu că gloria pierde adesea pe om. Eu nu lucrez pentru gloria mea personală, ci lucrez pentru gloria geniului uman".

Locotenent-comandor DAN HAGEANU

„Zi frumoasă de primăvară, cer senin, albastru. Puţin vânt de nord-est la stânga pilotului. Aparatul a fost împins de la hangar la şoseaua care duce de la Montesson la Sena.... Maşina continuă accelerarea şi după un parcurs de circa 50 de metri pierde contactul cu solul. Aparatul se ridicase la circa 1 metru înălţime şi a parcurs cam 12 metri în aer”.

Astfel descria revista „L’Aerophile”, în numărul din aprilie 1906, pag. 105, momentul istoric al primului zbor realizat de om cu un aparat mai greu decât aerul, folosind un sistem propriu de propulsie, decolare şi aterizare.

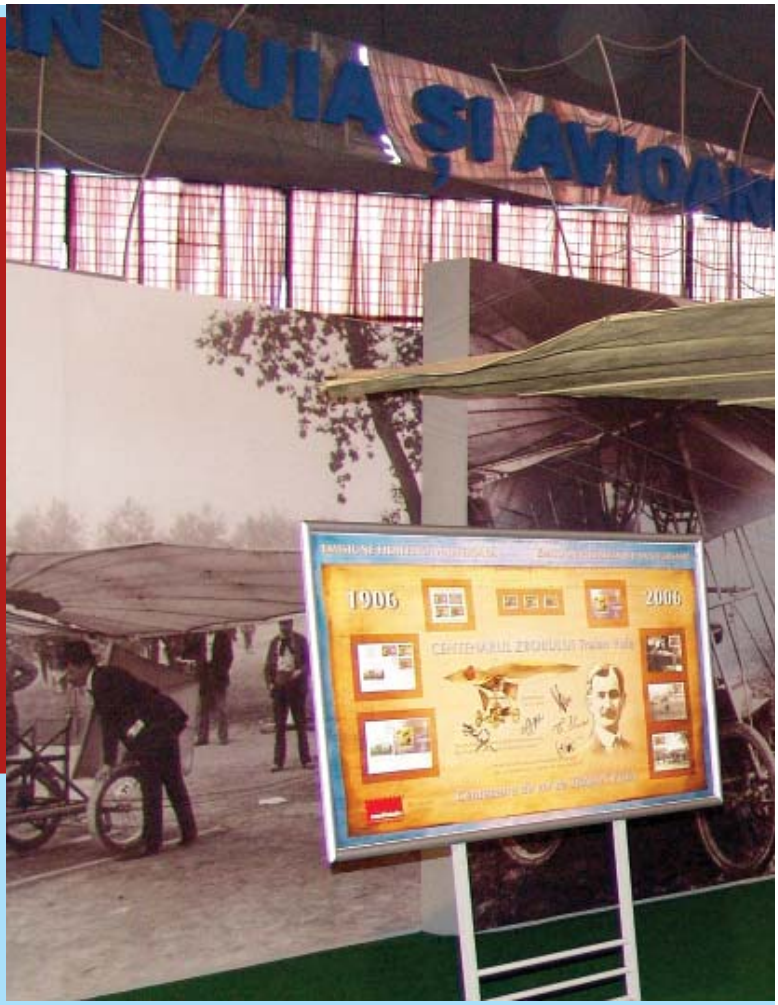
În data de 18 martie 2006, la 100 de ani de la evenimentul ce avea să influenţeze într-o măsură greu de anticipat istoria şi evoluţia omenirii, Forţele Aeriene Române au marcat, printr-o serie de activităţi speciale, centenarul zborului pe care românul Traian Vuia l-a efectuat în data de 18 martie 1906 pe câmpul de la Montesson, Franţa.

Inaugurarea sălii “Traian Vuia”, în noua clădire a Muzeului Aviaţiei de pe strada Fabrica de Glucoză nr. 2–4, a avut loc în prezenţa unui numeros public format din generali, ofiţeri şi veterani de război, iubitori ai zborului, istorici, jurnalişti etc.

Cu această ocazie, ministrul apărării naţionale, Teodor Atanasiu, a dezvelit bustul din bronz al lui Traian Vuia, a tăiat panglica inaugurală şi a vizitat sala „Traian Vuia”, unde sunt expuse planoare, avioane, tehnică de radiolocaţie, diorame, precum şi artilerie antiaeriană, uniforme, ordine şi medalii, carnete şi brevete de zbor, documente şi cărţi rare, aparate de zbor, machete etc.

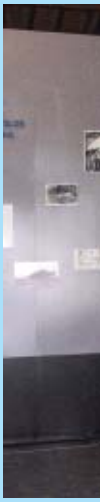
De asemenea, cei prezenţi au asistat la lansarea emisiunii filatelice „Centenarul Zborului Traian Vuia”, precum şi la lansarea lucrării jubiliare „Romanian Aeronautical Constructions”.

Manifestarea s-a încheiat cu vizionarea filmului documentar „Traian Vuia”, din ciclul „Zburătorii României”, realizat de Televiziunea Română.



MUZEUL AVIAȚIEI,

În data de 2 martie 1990, printr-o Hotărâre a Guvernului României, a fost înfiinţat Muzeul Aviaţiei, prestigioasă instituţie de cultură, educaţie patriotică şi propagandă tehnico-ştiinţifică, structură de referinţă a Forţelor Aeriene, punct de atracţie pentru un numeros şi larg public iubitor de cunoaşterea glorioaselor tradiţii ale aripilor româneşti.



O ISTORIE A ARIPILOR ROMÂNEŞTI

Primul care a lansat ideea unui muzeu al aviaţiei române a fost însuşi marele istoric şi om politic Nicolae Iorga. Apoi, după primul război mondial, Liga Naţională Aeronautică a făcut primele demersuri concrete, reuşind să adune într-un punct muzeistic materialul de război capturat de armata română pe timpul ostilităţilor militare. După 1970, graţie eforturilor generalilor Aurel Niculescu şi Gheorghe Zărnescu, aflaţi, în acea vreme, la comanda aviaţiei militare, la Boboc şi Mediaş s-au pus bazele viitorului muzeu. Însă patrimoniul de profil a trecut, printr-un protocol, în zestrea actualului Muzeu Militar Naţional.

După evenimentele din decembrie 1989, procesul realizării Muzeului Aviaţiei s-a accelerat. Guvernul a aprobat, la 2 martie 1990, înfiinţarea instituţiei, specificându-se chiar posibila sa locaţie – Pavilionul „H", din incinta Parcului Herăstrău. Lucrurile însă au trenat, din motive birocratice, iar muzeul a funcţionat, mai bine de un an, în corturi (!), în perimetrul Bazei 90 Transport Aerian. Abia după aceea Muzeul Aviaţiei a primit un spaţiu cât de cât corespunzător, pe Aeroportul Băneasa, pentru ca, la începutul lui 1999 să se mute într-o locaţie de lângă aeroportul Otopeni. Începând cu data de 18 martie 2006, a fost inaugurată actuala locaţie a Muzeului Aviaţiei.

La nivelului anului 2006, zestrea muzeistică a instituţiei este formată dintr-un număr de 24 de colecţii şi 5 arhive documentare, cuprinzând în total peste 15.000 de titluri care au aparţinut pionierilor aeronauticii româneşti şi mondiale, peste 20.000 de volume de specialitate (în bibliotecă), precum şi un parc cu 62 de piese muzeistice – aeronave, piese de artilerie, rachete antiaeriene, staţii de radiolocaţie.

"În domeniul aviației, românii se pot mândri cu multe realizări de excepție, grație unor personalități de geniu ca Traian Vuia, Henri Coandă, Aurel Vlaicu și mulți alții care, deși mai puțin cunoscuți publicului larg, au adus contribuții importante la dezvoltarea aviației mondiale.

Este un privilegiu pentru noi faptul că putem sărbători un eveniment de o asemenea importanță pentru aviația mondială, cum este centenarul zborului mecanic.

De aceea, suntem datori să ducem mai departe tradiția începută de acești oameni minunați în urmă cu o sută de ani, să cinstim crezul pentru care unii au plătit cu viața și să confirmăm faptul că suntem, într-adevăr, un popor cu vocația zborului.

Țin să mulțumesc, cu această ocazie, tuturor celor care, prin eforturi deosebite și cu o pasiune rar întâlnită, și-au adus contribuția pentru a putea inaugura sala <<Traian Vuia>> a Muzeului Aviației, cu ocazia acestui moment aniversar".

Eforturile noastre se vor orienta, în viitorul apropiat, pentru finalizarea celorlalte săli, astfel încât, la final, să putem avea un muzeu al aviației de talie mondială, un muzeu care să reflecte cu fidelitate contribuția românilor la realizarea acestui vis ancestral al omului, care este zborul".

General-locotenent
GHEORGHE .CATRINA,
șeful Forțelor Aeriene Române

Printre cele mai valoroase colecții ale muzeului se numără cele dedicate lui **Aurel Vlaicu** (diploma de inginer obținută la absolvirea Politehnicii din München, obiecte personale, documente, brevete, scrisori, cașchetă militară, mască mortuară), **Henri Coandă** (colecție unică în lume, cuprinzând 80 de colete doar în parte cercetate, primite de la Paris, diplome, pliante, fotografii, stenograme de la ședințele de lucru, insigne, manuscrise originale, scrisori, obiecte personale de vestimentație), **Smarandei Brăescu** (2.000 de fotografii originale), **Elie Carafoli, Henri August** (creator de aparate de zbor), **Petre Ivanovici** (pilot în vestita escadrilă „Dracii Roșii"), **Radu Manicatide, Francisc Galeno** (comandantul Grupului 5 Bombardament, din cel de-al doilea război mondial, decorat cu cea mai înaltă distincție de aviație – Ordinul „Virtutea Aeronautică" în grad de comandor), **Alexandru Marcu** (a zburat, printre primii piloți români, avionul supersonic MiG-21) etc.

„România a avut un rol deosebit, de pionierat, în dezvoltarea aviației mondiale, datorită unor înaintași de excepție, precum Traian Vuia.

Este foarte important să arătăm lumii că am fost implicați încă de la început în ceea ce înseamnă zborul omului, că am avut specialiști și inventatori în acest domeniu și că, dacă aviația mondială a ajuns, în acest moment, atât de departe, un rol esențial l-a avut România.

În ceea ce privește viitorul Aviației Militare, aceasta se află în plin proces de transformare și modernizare, la fel ca întreaga Armată Română, pentru a putea fi compatibilă cu misiunile încredințate, așa cum, de altfel, se și întâmplă".

TEODOR ATANASIU,
ministrul Apărării Naționale

Pagini realizate de căpitan MIRCEA BARAC

FORŢELE AERIENE ROMÂNE –

Solemnitatea de schimbare a comenzii Aeroportului Internaţional Kabul, Afganistan

În data de 30 martie 2006, **comandorul Adrian Marinescu,** aflat în fruntea unui detaşament de 39 de oameni, specialişti din Forţele Aeriene Române, a preluat comanda Aeroportului Internaţional Kabul din Afganistan (KAIA). Astfel, România are în acest moment peste 700 de militari în Afganistan. Ştafeta a fost predată de **colonelul Konstantinos Prionas,** comandantul contingentului din Forţele Aeriene Elene care a asigurat anterior conducerea acestei structuri deosebit de importante.

Ceremonia, prezidată de locţiitorul comandantului Forţei de Asistenţă de Securitate din Afganistan (ISAF) – **general-maior Hans-Werner Ahrens** –, a fost marcată de o paradă militară în cadrul căreia demnitarul **Generalul-locotenent Gheorghe Catrina**, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, a accentuat în cadrul inspecţiei efectuate asupra militarilor aviatori, responsabilitatea pe care o au: *„Faptul că steagul românesc va fi ridicat pentru prima dată din postura de naţiune-lider este, înainte de toate, o mândrie, dar şi o mare datorie pe care o aveţi, în a conduce toate activităţile de pe un aeroport deosebit. O astfel de activitate presupune o pregătire de excepţie. Oamenii care merg în Afganistan să îndeplinească această misiune teribil de grea, s-au pregătit toată viaţa şi au ajuns cei mai buni”.*

„Drapelul României va flutura, timp de patru luni, pe Aeroportul Internaţional din Kabul – remarca de la bun început **comandorul Adrian Marinescu,** comandantul detaşamentului Forţelor Aeriene Române. *Estimăm că, pe parcursul celor patru luni, vom avea peste 15.000 de mişcări de aeronave, un transfer de aproximativ 35.000 de pasageri, precum şi un transfer cargo de peste 15.000 de metri cubi”.*

Misiunea detaşamentului românesc este una completă. Astfel, timp de patru luni de zile, militarii români vor asigura conducerea aeroportului, coordonarea operaţiunilor aeriene zilnice, analiza şi prognoza condiţiilor meteorologice pentru asigurarea securităţii zborurilor, aprovizionarea, menţinerea şi îmbunătăţirea comunicaţiilor, asigurarea sprijinului logistic al operaţiilor de procesare cargo şi pasageri de pe aeroport. Înainte de încheiere, comandorul Marinescu a insistat asupra importanţei ce trebuie acordată diversităţii elementelor multinaţionale etnice, religioase şi culturale: *„Este foarte important ca, prin acţiunile desfăşurate, să asigurăm un climat de securitate populaţiei locale”.*

“Graniţele în interiorul cărora acţionează piloţii şi specialiştii militari români sunt cele ale NATO, sau acolo unde Organizaţia Nord-Atlantică desfăşoară misiuni. Misiunea de pe aeroportul din Kabul este o premieră, aşa cum toate misiunile în care Forţele Aeriene au fost implicate până acum în teatrele de operaţii, s-au constituit în premiere pentru Armata României”, a afirmat **căpitan-comandorul Liliana Tănase**, ofiţerul de relaţii publice al Statului Major al Forţelor Aeriene.

LIDER LA KABUL

NATO a trecut drapelul KAIA în mâinile noului comandant.

În discursul ţinut cu acest prilej, colonelul Prionas a declarat: *„După patru luni de zile petrecute în acest loc, eu însumi mă consider un norocos că am fost la comanda trupelor multinaţionale. Sunt profund recunoscător preşedintelui Aeroportului Internaţional Kabul şi autorităţilor Ministerului Transporturilor din Afganistan pentru ospitalitatea lor, pentru buna înţelegere şi colaborare. Împreună, noi şi autorităţile afgane, am rezolvat probleme de interes reciproc şi am urgentat dezvoltarea acestui aeroport, pentru a lărgi perspectivele de dezvoltare şi prosperitate a întregii ţări”*. După discursul colonelului Konstantinos Prionas, locţiitorul comandantului Forţei de Asistenţă de Securitate din Afganistan, i-a înmânat medalia NATO.

O dată cu preluarea oficială a responsabilităţii complete privind conducerea aeroportului internaţional, comandorul Marinescu, în scurtul său discurs, şi-a exprimat clar opinia*: “Sunt mândru de faptul că fac parte din familia comandanţilor KAIA, că am privilegiul şi onoarea de a comanda şi dirija întreaga activitate din acest aeroport pentru a dezvolta colaborarea cu autorităţile locale, cu militarii aparţinând unui mediu multinaţional, în scopul asigurării păcii şi securităţii în Afganistan”*.

Ceremonia a fost încheiată de generalul-maior Hans-Werner Ahrens care în discursul său, după ce a mulţumit călduros detaşamentului elen pentru munca depusă şi buna pregătire profesională, pentru ideile bune şi pentru toată energia cheltuită în cadrul KAIA, a predat drapelul comandantului detaşamentului român şi le-a dorit tuturor succes în munca viitoare.

Personalul român instalat în posturile-cheie în cadrul aeroportului este hotărât, încă de la început, să-şi dovedească aptitudinile şi devotamentul, subordonate lucrului în echipă.

PROVOCAREA

Note de campanie

După cele 7 luni de muncă asiduă acasă, am sentimentul ciudat că am lipsit numai câteva zile. Deodată apar feţele cunoscute, sunt civilii cu contracte fixe, dar curând apar şi militarii care au revenit în teatru. Totul este înconjurat de un spirit camaraderesc adevărat, călit în condiţiile aspre de campanie, aici unde pericolul este prezent tot timpul.

Împreună cu comandantul KAIA, am efectuat o în vizită de recunoaştere a bazei.

Am găsit lucruri bune, o continuare a muncii depuse în cursul anului trecut, dar şi alte lucruri inimaginabile. Mă refer la faptul că experienţa şi nivelul atins, în special în ceea ce priveşte siguranţa zborului şi a traficului la sol – FLIGHT SAFETY s-a pierdut, iar acum trebuie să disciplinăm iarăşi traficul pietonal şi auto.

Fără să devin sentimental, am intrat în turnul care mi-a fost drag cât timp a reprezentat locul meu de muncă. Primul popas l-am făcut la noul director al părţii civile, unde au fost stabilite direcţii concrete de acţiune comună ale celor două părţi (civile şi militare), cu amprenta clară a RO LEAD NATION, de a ridica ştacheta SAFETY cât mai aproape de cerinţele ICAO.

Următorul pas a fost la sala de dirijare unde, spre surprinderea mea, tinerii controlori afgani aflaţi în pregătirea „ON THE JOG TRAINING” şi-au recunoscut „profesorul” şi m-au salutat. La finalul misiunii de anul trecut, eu, adjunctul meu şi doi controlori de trafic aerian dintre care unul român, căpitanul Dorin Primac, am evaluat candidaţii afgani pentru continuarea pregătirii în turnul de control al aeroportului – Kabul TWR.

Terminalul aeroportului Kabul

Turul bazei continuă la pompieri, aceşti eroi tăcuţi şi foarte sensibili, dar al căror profesionalism este dovedit la fiecare încercare a aeroportului. Desigur, au probleme de asigurare a funcţionalităţii tehnicii şi de încadrare, dar nu se plâng, ci doar îşi spun păsul.

Apoi, mergem în partea de nord, locul unde, încet dar sigur, se vor muta toate operaţiunile militare. Au fost terminate operaţiunile de deminare şi va începe, în prima fază, construcţia pe orizontală.

Revenim în cazarmă pe alt drum. La terminarea turului zonei de responsabilitate, aproape umplusem un carneţel de note cu lucrurile care trebuie modificate, înlocuite sau adaptate noilor cerinţe. Urmează stabilirea priorităţilor de execuţie, a termenelor şi a responsabilităţilor.

Şi acesta este doar începutul...

Căpitan-comandor
SIMINEL STEREA

În turnul de control

Jurnal

Nu cu foarte mult timp în urmă, controlul traficului aerian în KAIA era similar unui joc de şah în care jucătorii mutau piesele legaţi la ochi. Între timp, siguranţa şi fluenţa traficului, cât şi activitatea ATC (controlori de trafic aerian), au fost considerabil îmbunătăţite. Turnul a fost dotat cu un radar de supraveghere care elimină orice dubii în privinţa situaţiei aeriene, a poziţiei şi vectorilor de deplasare ale aeronavelor. Pista aeroportului beneficiază de un sistem de iluminare modern a cărui comandă se află, de asemenea, în turnul de control. Au fost introduse serviciului de informare ATIS al aeroportului şi zonele de control. Însă, cea mai importantă modificare este apariţia sistemului de dirijare apropiată – *Kabul Approach* şi modificarea, în consecinţă, a spaţiului aerian şi a responsabilităţilor.

Aeroportul Internaţional de la Kabul se află într-o zonă muntoasă care face dificilă orice decolare şi aterizare, dar ambele facilităţi ale ATC sunt la nivelul cerinţelor mondiale în domeniu, atât ca dotare cât şi ca pregătire, iar câştigul constă în creşterea nivelului de siguranţă a traficului aerian.

Turnul de control

Munca de zi cu zi în turn este o provocare, pentru că nici o zi nu seamănă cu cealaltă, fiecare aterizare în parte poate fi un eveniment, aşa că suntem interesaţi ca serviciile pe care le oferim să fie de calitate, activitatea de zbor să se desfăşoare în deplină securitate şi cu fluenţă maximă.

Bineînţeles, misiunea noastră aici este de a sprijini specialiştii afgani în asigurarea serviciilor ATC, până când aceştia vor fi capabili să preia controlul spaţiului aerian. Pentru aceasta trebuie pregătiţi viitorii controlori de trafic. O parte din sarcina pregătirii acestora ne revine nouă, celor care de-a lungul unui proces de instruire de nouă luni, va trebui să transformăm tineri afgani în specialişti gata să preia controlul traficului aerian. Aceasta este cea mai mare provocare, un nobil efort de a educa, de a atinge scopul venirii noastre aici, de a ajuta această ţară care ne găzduieşte.

Atât pentru noi cât şi pentru toţi ceilalţi ATC misiunea KAIA, este o şansă unică: suntem rodul unor şcoli diferite de ATC. Dar, am învăţat şi “furat” de la şcoli ATC (renumite, portugheză, daneză, norvegiană, franceză, canadiană, germană, turcă), de la colegii unguri, bulgari, polonezi, austrieci, lituanieni. Pentru colegi, acelaşi sfat: profitaţi de experienţa tuturor şi de individualitatea specială a aeroportului în care lucrăm.

Pentru toţi cei care am lucrat, KAIA nu a semănat cu nimic altceva. Pentru a face faţă zi după zi, se cere foarte multă flexibilitate, ingeniozitate, adaptabilitate, un pic de curaj şi bineînţeles multă, multă dragoste pentru meseria de ATC.

Ne aşteptăm ca la atâţia mii de kilometri de casă, în mijlocul altor aproximativ 30 de naţiuni, să găsim o a doua casă, departe de pământul natal. Mulţi vin pregătiţi să găsească diferenţe şi, culmea, găsesc mai multe asemănări. Lumea devine dintr-o dată mai mică, apartenenţele naţionale parcă dispar şi toţi devin fraţi în slujbă, misiuni, sarcini comune, cot la cot în acelaşi barem. Lanţul de comandă pierde parcă din importanţa relativă a gradelor, dar câştigă ca structură funcţională. Fiecare militar de aici este mândru de culorile ţării pe care o reprezintă, dar munca sa este judecată mai întâi în cadrul echipei din care face parte, iar aceasta, aici, poartă sigla ISAF/KAIA : adică semnul unei voinţe comune, a unei comunităţi de decizie şi acţiune, a conştiinţei unei apartenenţe comune.

Locotenent-comandor
CRISTIAN RĂDOI,
controlor de trafic

Pagini realizate de
comandor DUMITRU BERBUNSCHI

JURNAL DE „CAMPANIE”!

„3…2…1…0…. Atenție! S-a lansat racheta-țintă….2 are țintă… Ținta în zonă… Nimiciți la îndepărtată… Lansare!”. Un buton acționat cu o încrâncenare subită. Câteva secunde care seamănă cu un sfârșit de lume. O plesnitură scurtă, apoi un vuiet puternic. S-a lansat… Un dans ciudat pe o traiectorie în căutarea unui inamic. „Explozie! Țintă nimicită!”.

Adevărul este că, atunci când am ales să scriu despre trageri de luptă cu rachete sol-aer într-un poligon, am fost pus în fața unei dileme. Nu pentru că nu aș fi avut despre ce să scriu, ci pentru că un sentiment crunt m-a încercat, amintindu-mi de zilele din școală… Am realizat, pentru a nu știu câta oară, faptul că spectaculosul din viața unui rachetist se reduce, parcă atât de nedrept, doar la câteva zeci de secunde. Restul înseamnă muncă fizică și intelectuală. O muncă surdă, pe care numai cine a filtrat praful poligonului prin plămâni știe să o aprecieze la adevărata sa intensitate. O muncă greu percepută însă de majoritatea celor care caută spectaculosul, de cei pentru care zborul ondulat al rachetei se reduce la o simplă comandă și la o simplă apăsare a unui buton. În spatele acestui zbor sunt, însă, momente pe care nu ai cum să le uiți. Clipe pe care le cauți peste ani în cutia cu amintiri dosită la nivelul subconștientului, clipe care ajung să te definească în timp ca aparținând unei arme ca o familie. Și atunci nu știi despre ce să-ți amintești mai repede: despre împliniri, despre neajunsuri, despre bucurii sau despre deznădejde? Sunt sentimente care nu capătă valoare decât prin evocarea lor într-un întreg.

Îmi va rămâne mereu în minte prima imagine a poligonului. O imagine ce se repetă la nesfârșit, la fiecare aplicație, la fiecare întâlnire cu pustiul. Un pustiu care capătă viață prin fiecare om ce-i mătură praful cu talpa bocancului. Un praf care nu poate fi răpus nici măcar de vântul năprasnic ce suflă iarna tocmai din pustiul răsăritului. Îmi stăruie în minte zâmbetul unuia dintre colegii mei care, înfofolit în gluga de la scurtă, se plângea de nepăsarea divinității: *„Și Dumnezeu pare că nu ține deloc cu noi… De parcă vrea să ne testeze rezistența cu vântul ăsta sălbatic… Îți taie cheful de viață…”*. Și continua apoi, bombănind, să întindă cablurile înghețate între cabinele ce ascund în ele nenumărate mașini de calcul analogice.

O priveliște ciudată… Atât de aproape de nisipul pe care nu-l știam decât fierbinte, prins acum între sloiurile de gheață, captiv al unei lumi pe care mulți dintre noi o asociau cu muntele și sporturile de iarnă. Trebuia să învingem iarna, să dăm viață pustiului cenușiu, să pregătim spectacolul lansării. Exact sentimentul premierei, când uiți de durere, de oboseală și muncești asiduu pentru ca în final, la ridicarea cortinei, lumea să aplaude reprezentația. Aceiași oameni, însă o altă lume decât cea din divizion. O lume în bătaia vântului, la doi pași de o mare furioasă, o presiune continuă în lupta cu timpul, cu noi înșine. Adevărul este că nicăieri nu am văzut mai multă determinare ca într-un poligon, mai multă încrâncenare în lupta cu timpul.

„Aici se învață cele mai multe lucruri, în poligon”, îmi mărturisea unul dintre maiștri militari cu experiență. *„Se învață și acasă, dar acolo ești mai relaxat. Aici se vede rezultatul muncii tale. Aici trebuie să simți orice reglaj… mai ales acum…”*. Și-mi arăta spre pustiul chinuit de viscolul de afară. Priveam spre el și-mi dădeam seama că eram cu toții protagoniștii unei imense lucrări de control, în care principalul corector e realitatea de zi cu zi. Nu oamenii erau, în cele din urmă, cei care ne apreciau activitatea, ci timpul, lupta surdă între dorința de a duce la final o misiune și puterea de a-ți croi drum printre numeroasele obstacole zilnice. Orice defect poate însemna ratarea misiunii, iar orice neatenție poate distruge nu doar propria muncă, ci poate zădărnici eforturile întregii echipe. Pentru că în spatele unei lansări nu există doar un om, sau doar niște oameni, ci un întreg fără de care nu se poate.

Scrutând orizontul...

În poligon, stresul capătă o cu totul altă formă. Nimic nu seamănă cu ceea ce s-a întâmplat cu o zi înainte sau cu un an înainte, chiar dacă așa pare. Fiecare lucru e cu totul nou. Oamenii se schimbă de la an la an, încărcați de alte responsabilități, experimentând alte funcții, alte sarcini. Cei mai în vârstă o simt din plin. Asupra lor poligonul a lăsat urme adânci, marcate prin calmul și experiența cu care privesc fiecare zi ca pe o nouă provocare. Cei mai tineri privesc spre viitor și încearcă să se adapteze, cuprinși de o stare oscilantă, un amestec între teamă și ambiție, între lamentare și revoltă. Sunt, toate acestea, urmele unui poligon prin care au trecut multe generații și prin care, cu siguranță, vor mai trece multe generații în lupta lor pentru a-și confirma profesionalismul .

„Sunt zile în care simți că îți pierzi cumpătul. Simți că nu se mai termină, că ești prins aici de valurile astea care vor să te înghită cu totul”, îmi spunea un coleg privind către marea agitată de un cenușiu glaciar. *„Abia prinzi puțin curaj și începi să te gândești că e mai ușor, că se și întâmplă ceva care te face să cobori cu picioarele pe pământ, amintindu-ți că aici nu e loc pentru vise. Poate doar la sfârșit… După lansare…”.*

Așa am crezut toți… Așa cred toți… Privim ziua lansării ca pe o renaștere, căci viața unui rachetist se leagă, în mod firesc, de aceste borne, ca puncte obligatorii de trecere. Fără ele, sutele de ținte doborâte la antrenamentele virtuale, miile de comenzi și rapoarte, mulțimea de nervi tocită la studiu și antrenamente își pierd sensul, își pierd valoarea prin absența rezultatului lor final. Poligonul adâncește o regulă atât de clară prin simplitatea sa, în care zâmbetul vine abia după explozia la țintă. Până atunci, fiecare secundă se numără, fără prelungiri, fără trageri de timp. M-am întrebat și am fost întrebat uneori de ce e nevoie de atâta muncă… De ce atâta efort, de ce așa de multă încrâncenare și stres? Orice răspuns aș fi dat n-aș fi putut să surprind adevăratul sentiment. Pentru că este, practic, departe de orice explicație logică acel sentiment al reușitei, al confirmării lucrului bine făcut.

O rachetă încărcată pe rampă, în poligon, aduce o liniște ciudată în cabine. Liniștea dinaintea furtunii… O concentrare întinsă la maxim pe chipul ofițerului cu dirijarea, operatorilor din cabine, al întregului echipaj. Toți știu că în câteva momente vor primi misiune de luptă, iar concentrarea lor se va îndrepta către un punct luminos de pe ecran, către care trebuie dirijată racheta. Un punct luminos care trebuie căutat în multitudinea de semnale reflectate de furia mării. Încearcă să se încurajeze reciproc. Au mai făcut asta de sute, chiar mii de ori la antrenamente, dar tensiunea combaterii reale „pe bune” a unei ținte, cu o rachetă de luptă, crește pe măsura trecerii timpului. Din acest calm aparent, peste zumzetul ciclic al ventilației din cabină, răzbate vocea comandantului care anunță lansarea țintei. Apariția acesteia pe ecrane declanșează algoritmul unei acțiuni de luptă. Comenzi și rapoarte se succed în doar câteva secunde, totul culminând cu momentul lansării. O comandă, butonul „lansare” acționat, o respirație care îngheață în plămâni. Cabina tresaltă la propriu și la figurat, căci *racheta* a părăsit rampa și își începe cursa către țintă. O cursă dirijată cu finețe, secundă cu secundă prin joncțiunea dintre oameni și mașini.

Încet, dar sigur, spre rampa de lansare

Poate tocmai de aceea este greu să explici acest sentiment al rachetistului, această îmbinare unică între zâmbet și încordare, între calm și agitație. Un sentiment care nu poate fi înțeles decât prin experiența poligonului, prin existența zilnică în praful înghețat sau fierbinte al pustiului. Un sentiment pe care generațiile de rachetiști și-l transmit ca pe un simbol al continuității. L-am simțit de fiecare dată într-un alt mod, la fiecare dintre aplicații, de parcă de fiecare dată aș fi călcat pentru prima dată în mijlocul acestei familii, ca un neexperimentat abia inițiat în tainele zborului dirijat. și, cel mai probabil, de fiecare dată va fi altfel, deoarece „creierul electronic” ascuns în spatele schemelor, în blocurile metalice ale cabinelor complexului de rachete sol-aer, se dezvăluie întotdeauna într-un alt mod și sub o altă formă, modelând astfel psihicul luptătorilor. *„E un joc cu impulsurile, domnule sublocotenent”*, îmi replica maistrul din fața mea. *„Un joc pe care nu avem voie să-l pierdem, oricâte piedici ni s-ar pune și oricine sau orice le-ar pune. Dacă aici trebuie să fie așa, atunci așa o să fie…”*. Și tind să-i dau crezare acestui om. E un joc. Un joc cu zborul dirijat, în care nu distrugerea e scopul final, ci precizia dansului acesta pe o traiectorie calculată matematic de schemele electronice ale complexului. E un joc în care fiecare dintre participanți trebuie să se autodepășească. Și asta chiar dacă ținem cont de realitățile crunte ale zilelor noastre, chiar dacă ținem cont de anotimp, de vreme, de furia amenințătoare a mării, de praful încorsetat de ghețurile marine, de jocurile de culise ale lumii în care fiecare dintre noi „zburăm”, mai mult sau mai puțin dirijat...

Sublocotenent
SORIN-IULIAN CARPEN

Răsărit la Capu Midia

ROLUL NATO ÎN ASIGURAREA SECURITĂȚII OCCIDENTULUI

Analiză:

Peter van Ham, directorul Programului Global de Guvernare la Institutul de Relații Internaționale Olandez "Clingendael" de la Haga și profesor la Colegiul Europei din Bruges, Belgia, analizează provocările cărora trebuie să le facă față NATO pe măsură ce își asumă un rol global crescând

Dificultăţi crescânde

Agenda politică extrem de bogată a NATO este o binecuvântare cu mai multe fațete. Pe de o parte, Alianța nu mai este ținută în loc de dezbaterile privind acțiunea în afara ariei tradiționale, în cadrul cărora, o interpretare excesiv de îngustă a Tratatului de la Washington, carta sa fondatoare, a generat limitări severe în privința activităților desfășurate în afara granițelor Europei și Americii de Nord. Pe de altă parte, se pare că astăzi nici una dintre provocările de securitate nu se mai află în afara sferei de preocupări a NATO.

După invocarea, la o zi de la producerea atacurilor teroriste din 11 septembrie, a Articolului 5 – clauza apărării colective –, se poate spune că NATO a evoluat spre ceea ce Christopher Coker de la Școala de Științe Economice din Londra numește "Polițistul Global al Occidentului", o organizație care ajută lumea să devină mai sigură pentru democrație și globalizare. Astăzi, NATO nu numai că depășește în mod curajos teritoriul țărilor aliate, ci este de așteptat să se implice în toate aspectele luptei împotriva terorismului internațional, prin abordarea problematicii proliferării armelor de distrugere în masă (WDM). Contribuția adusă la democratizarea Orientului Mijlociu Extins, instruirea forțelor de securitate irakiene și sprijinul acordat operației de menținere a păcii, inițiată de Uniunea Africană în Darfur, sunt argumente ce vin în sprijinul acestor idei.

Alianța își asumă, de asemenea, noi responsabilități în domeniul planificării urgențelor civile. Imediat după tsunamiul asiatic, Jaap de Hoop Scheffer, secretarul general al NATO, a sugerat că Forța de Răspuns a NATO (NRF) ar fi fost dislocată pentru asigurarea de asistență dacă ceva similar s-ar fi întâmplat în spațiul euro-asiatic. Și, în sprijinul acestei idei, elemente ale NRF au furnizat un anumit ajutor pentru înlăturarea urmărilor în perioada care a urmat enormei devastări produse de uraganul Katrina în statele Alabama, Louisiana și Mississippi.

Multitudinea de inițiative, activități și operații de pe agenda NATO reflectă, neechivoc, eforturile depuse de Alianță pentru a putea face față provocărilor unui mediu strategic în schimbare. Totuși, în același timp, acestea au o importanță crucială pentru menținerea relevanței Alianței din perspectiva priorităților americane de politică externă. Lista de sarcini a NATO crește rapid, în mare măsură întrucât decidenții politici și formatorii de opinie americani fac o legătură între importanța strategică a NATO și contribuția Alianței la realizarea obiectivelor americane de politică externă, precum și datorită faptului că aliații europeni au înțeles că NATO nu poate refuza să iasă din aria sa tradițională și să-și asume noi sarcini dificile dacă dorește să supraviețuiască.

Analiștii și decidenții americani susțin de multă vreme că NATO riscă să devină irelevant dacă nu își reorientează atenția asupra Orientului Mijlociu și dacă nu își redefinește misiunea pentru a aborda amenințările constituite de proliferarea armelor de distrugere în masă și terorism. S-ar putea ca unele țări, cum ar fi Franța și Marea Britanie, să aibă o anumită influență asupra Washingtonului, dar aliații europeni mai mici știu foarte bine că, fără NATO, impactul lor asupra politicii americane este neglijabil. Întrucât Statele Unite reprezintă singura superputere a lumii, influențarea Washingtonului este echivalentă cu o contribuție la modelarea cursului istoriei. Drept urmare, europenii au nevoie de un NATO care oferă o platformă politică funcțională pentru a crea o strategie occidentală colectivă consistentă. Acesta este motivul nemulțumirii exprimate de fostul cancelar german Gerhard Schröder la Conferința

Componenta aeriană joacă, întodeauna, un rol determinant în acţiunile NATO

Transformarea NATO

de Securitate de la München din luna februarie 2005, pentru faptul că NATO "nu mai reprezintă principalul loc unde partenerii trans-atlantici discută şi îşi coordonează strategiile".

Mulţi europeni se tem că poziţia ofensivă adoptată deseori de Statele Unite în privinţa ONU şi a altor organizaţii internaţionale va afecta, de asemenea, NATO. Nimeni nu poate uita remarca deseori citată a secretarului american al apărării Donald Rumsfeld, care arăta că, în lumea de astăzi, "misiunea va defini coaliţiile şi nu invers". Pentru europeni, problema este clară: ei vor fi nevoiţi să răspundă afirmativ atunci când Washingtonul solicită ca NATO să întreprindă noi activităţi. Întrebarea care se pune acum este dacă NATO deţine coeziunea politică şi mijloacele militare necesare pentru a îndeplini aceste solicitări şi a se ridica la înălţimea aşteptărilor.

În decursul a ceva mai mult de un deceniu, NATO s-a transformat, dintr-o alianţă axată pe apărare colectivă, în cea mai experimentată forţă de menţinere a păcii din lume. În timpul războiului din Golf de la începutul ultimului deceniu al secolului trecut, NATO s-a aflat de aceeaşi parte a baricadei cu Franţa, Marea Britanie şi alţi aliaţi europeni, care au contribuit la coaliţia condusă de SUA pentru alungarea forţelor irakiene din Kuweit. De asemenea, în 1995, NATO ocupase deja principala poziţie, lansând o campanie aeriană în Bosnia-Herţegovina, fapt ce a contribuit la încheierea a trei ani şi jumătate de lupte în această ţară, şi conducând apoi o forţă de 60.000 de militari pentru supervizarea implementării aspectelor militare ale acordului de pace. Ulterior, NATO şi-a extins rolul în teren, trecând de la construirea păcii la menţinerea păcii şi apoi la construirea unei naţiuni.

Pe măsura trecerii anilor, în ultimul deceniu al secolului XX, NATO a devenit din ce în ce mai intervenţionist, drept răspuns la conflictul etnic din fosta Iugoslavie. În faţa unei catastrofe umanitare, NATO a lansat o "intervenţie umanitară" pentru a opri purificarea etnică din Kosovo, în 1999. Iar în 2001, Alianţa s-a dislocat preventiv în fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei pentru a contribui la dezamorsarea conflictului dintre rebelii etnici albanezi şi guvernul de la Skopje, care ameninţa să escaladeze.

La Summit-ul NATO din 1999, aliaţii au adoptat o nouă Concepţie Strategică, ce reflectă schimbările din mediul de securitate după sfârşitul războiului rece. Şi la Summit-ul de la Washington şi la cel de la Praga din 2002, aliaţii au lansat iniţiative semnificative privind capabilităţile – Iniţiativa privind Capabilităţile de Apărare şi Angajamentele privind Capabilităţile de la Praga – pentru a întări capabilităţile militare ale Europei şi a asigura certitudinea că forţele armate europene sunt echipate pentru a se mişca mai repede şi mai departe în teren.

Pilot român, într-o misiune NATO

Aeronavele de transport ale Alianţei Nord-Atlantice asigură materialele necesare în zonele de conflict

Deşi viteza de transformare a NATO de după încheierea războiului rece a fost remarcabilă, fiecare pas a fost însoţit de dezbateri intense privind funcţiile principale ale Alianţei. De exemplu, în campania prezidenţială din SUA din 2000, Condolezza Rice, pe atunci consilier al campaniei Bush, arăta că: "Nu avem nevoie ca Divizia 82 Aeropurtată să escorteze copiii la grădiniţă" în Bosnia-Herţegovina şi Kosovo. Campania din Kosovo a provocat, în special, sentimente amestecate atât în rândul americanilor, cât şi în cel al europenilor, deşi toate deciziile erau luate de către Consiliul Nord-Atlantic pe bază de unanimitate.

În timpul campaniei din Kosovo, Statele Unite au contribuit cu mai mult de 75 la sută la forţele NATO şi, de aceea, au determinat atât cursul, cât şi ritmul luptei. Drept urmare, aliaţii europeni s-au simţit marginalizaţi, realizând că forţele lor prezentau neajunsuri în domenii cum ar fi: C4ISR (comană, control, comunicaţii şi

Supravegherea spațiului aerian de la bordul unei aeronave AWACS

informatică, informații, supraveghere și recunoaștere), munițiile inteligente și mijloacele care puteau fi întrebuințate în toate condițiile de vreme, ziua și noaptea. Pentru mulți americani, Kosovo a evidențiat, de asemenea, limitele "ducerii războiului de către comisii" și, în mod corect sau greșit, această experiență a nuanțat perspectivele SUA privind NATO. În plus, Kosovo oferise deja șansa unei scurte priviri asupra viitorului, întrucât europenii participau, în principal, la menținerea păcii după ce trupele combatante americane părăsiseră scena.

Chiar în timpul acestei dezbateri intense despre diviziunea muncii în cadrul NATO, atacurile teroriste din 11 septembrie au deschis o nouă eră strategică. Deși Concepția Strategică a NATO din 1999 menționa doar în trecere amenințarea terorismului internațional, "războiul global împotriva terorii" a devenit rapid principala paradigmă de securitate pentru toți aliații. Într-adevăr, în perioada imediat următoare atacurilor teroriste din 11 septembrie, având încă proaspete amintirile despre Kosovo, Washingtonul a decis să declanșeze războiul împotriva Al Qaida și talibanilor din Afganistan, împreună cu unii dintre aliați, și nu împreună cu NATO, susținând că cele mai multe forțe europene nu aveau capabilități de lovire de înaltă precizie necesare desfășurării unei astfel de campanii. Astfel, forțele europene au fost dislocate în principal ca forțe de menținere a păcii, după terminarea în mare măsură a luptelor. Ulterior, în august 2003, NATO a preluat comanda Forței Internaționale de Asistență de Securitate, mandatată de ONU, în Kabul, aceasta fiind prima misiune a Alianței în afara spațiului euro-atlantic.

Invazia Afganistanului și operațiile de stabilizare care au urmat s-au bucurat de sprijinul aliaților, deoarece, fiind mandate ONU, acestea ofereau legitimitate în ambele cazuri. Totuși, în cazul Irakului, situația a fost diferită. Mai rău chiar, în lunile dinaintea campaniei pentru înlăturarea lui Saddam Hussein, chestiunea Irakului abia apărea în deliberările Consiliului Nord-Atlantic. Deși acest lucru ar fi putut fi de înțeles, ținând cont de vederile diametral opuse ale principalilor aliați în privința acestei chestiuni, respectiva omisiune a subminat rolul NATO ca platformă politică pentru principalele provocări de securitate cărora trebuie să le facă față Occidentul.

La Summit-ul din iunie 2004 de la Istanbul, aliații au convenit să ofere sprijin guvernului irakian pentru instruirea forțelor sale de securitate. Totuși, în pofida solicitărilor americane pentru asigurarea unui rol sporit al NATO în teren, Alianța a preferat să nu își asume în Irak un rol similar celui asumat deja în Afganistan. În mod evident, acei aliați care se opuseseră invaziei din Irak au fost aceiași care au trasat limitele.

Ajutoarele umanitare sosesc, în mare parte, pe calea aerului

Calea de urmat în viitor

În timpul războiului rece, sarcina NATO era clară. De aceea, în pofida diferențelor, aliaților le era relativ ușor să se concentreze asupra acesteia. Totuși, astăzi, NATO are atât de multe probleme, încât există riscul unor eșecuri, care pot afecta reputația Alianței și, o dată cu aceasta, interesele de securitate aliate.

Cu cât NATO va ieși mai departe și mai des "în afara ariei tradiționale", cu atât va fi mai mare presiunea pentru a-și asuma mai multe sarcini și operații. Într-adevăr, secretarul general ONU, Kofi Annan, a solicitat Alianței să joace un rol sporit în Africa. Iar alți analiști și decidenți au în vedere un rol al NATO în monitorizarea unui viitor acord de pace în Orientul Mijlociu între Israel și Autoritatea Palestiniană și chiar în sprijinirea unui proces de normalizare în Cipru.

Campania din Kosovo a demonstrat clar aliaților europeni că trebuie să-și modernizeze capabilitățile militare dacă doresc să rămână relevanți din punct de vedere militar pentru Statele Unite. Într-adevăr, unii analiști au avertizat că dacă decalajele militare tehnologice

şi doctrinare dintre Europa şi Statele Unite continuă să crească, viitorul NATO ca alianţă militară va fi unul întunecat. Ca urmare, Alianţa a iniţiat un proces ambiţios de transformare, care include crearea unui Comandament Aliat pentru Transformare la Norfolk, Virginia, în Statele Unite. Dar spiritul transformării trebuie să aibă un impact şi asupra Concepţiei Strategice a NATO, care a rămas neschimbată din aprilie 1999.

Într-o lume ideală, aliaţii ar începe să elaboreze o nouă Concepţie Strategică pentru a stabili clar priorităţile geostrategice ale NATO şi atitudinea sa în privinţa politicilor referitoare la unele aspecte, cum ar fi utilizarea forţei şi rolul armelor nucleare. Dar realizarea consensului asupra unor astfel de aspecte poate şti sigur cât de mult Alianţa îşi va mai putea desfăşura activitatea în domeniul aspectelor de o importanţă strategică fundamentală. Într-adevăr, aliaţii europeni au susţinut în mod argumentat că, dacă vor fi solicitaţi să desfăşoare misiuni de menţinere a păcii şi de construire a naţiunilor, ei ar trebui, de asemenea, să fie implicaţi în procesul decizional anterior începerii războaielor.

Medicii militari din spitalele de campanie nu cunosc noţiunea de odihnă

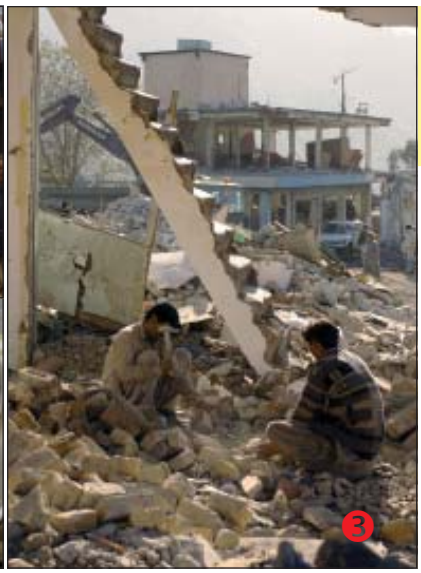
Alinarea suferinţelor se dovedeşte o misiune chiar mai grea decât războiul însuşi

Pentru a revigora NATO, aliaţii trebuie să-şi continuie eforturile în vederea întăririi Consiliului Nord-Atlantic ca forum trans-atlantic de dialog de securitate, în conformitate cu sugestiile fostului cancelar Schröder. Aici, procesul de analiză iniţiat de Jaap de Hoop Scheffer pentru a face NATO o alianţă mai politică, se va dovedi deosebit de important.

În viitor, Consiliul Nord-Atlantic va trebui să-şi fixeze priorităţi. În practică, acest lucru înseamnă că va trebui să decidă să nu îndeplinească anumite sarcini (indiferent cât de importante ar putea fi acestea) şi să nu se angajeze în anumite operaţii (indiferent cât de lăudabile ar fi acestea). O alternativă ar putea fi constituită de introducerea conceptului "cooperării structurate", jargonul Uniunii Europene pentru oferirea grupurilor mici de state UE a opţiunii de a se angaja în anumite activităţi fără acordul tuturor celorlalte ţări membre, conform propunerii avansate de Ben Bot, ministrul olandez al afacerilor externe. Acest lucru ar uşura transformarea NATO într-o organizaţie flexibilă, cu o structură şi o mentalitate pozitivă în abordarea provocărilor viitoare. Dar pentru a fi siguri că această flexibilitate nu va genera dezintegrarea, toţi aliaţii vor trebui să cânte după aceeaşi partitură. Indiferent de dificultăţile pe care le presupune, dezvoltarea unei noi Concepţii Strategice ar putea, totuşi, să reprezinte purificarea trans-atlantică de care are nevoie NATO.

generatoare de divergenţe se va dovedi, probabil, extrem de dificilă. Drept urmare, până în prezent, aliaţii au decis să nu deschidă acest viespar. Deşi această abordare este de înţeles, nu se

http://www.nato.int/docu/review/2005/issue3/romanian/analysis.html



Efectele războiului (foto 1, foto 3)
Tot militarii sunt cei care demarează reconstrucţia zonelor afectate (foto 2)
Gata pentru un nou început (foto 4)

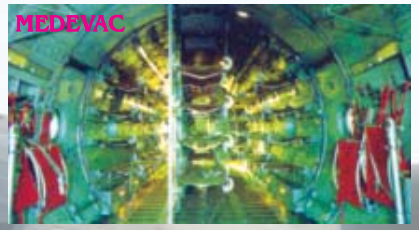
C - 27 J Spartan

Lansat în anul 1997, avionul de transport tactic ***C–27J Spartan***, încorporează aceleaşi sisteme de propulsie şi avionică, are aceleaşi caracteristici de mentenanţă şi de logistică cu aeronava de transport C–130J Hercules. Este produs de consorţiul "Lockheed Martin Alenia Tactical Transport Systems", format din companiile Lockheed Martin(SUA) şi Alenia Aeronautica(Italia), iar primul zbor al unui C-27J Spartan a avut loc în luna septembrie 1997.

Forţele Aeriene Italiene au comandat un număr de 12 aeronave pentru înlocuirea aeronavei de transport G–222, livrarea începând în anul 2006. În luna aprilie 2003 a fost comandat de către Forţele Aeriene ale Greciei un număr de 12 aeronave, iar în aprilie 2005, Ministerul Apărării din Bulgaria a făcut o comandă pentru 8 aparate.

Misiunile principale ale ***"Spartan-ului"*** sunt: transport de materiale, transport de trupe, desant de trupe sau de materiale. Poate îndeplini misiuni de patrulare maritimă, operaţii tactice, evacuare medicală, realimentare la sol sau de luptă împotriva incendiilor.

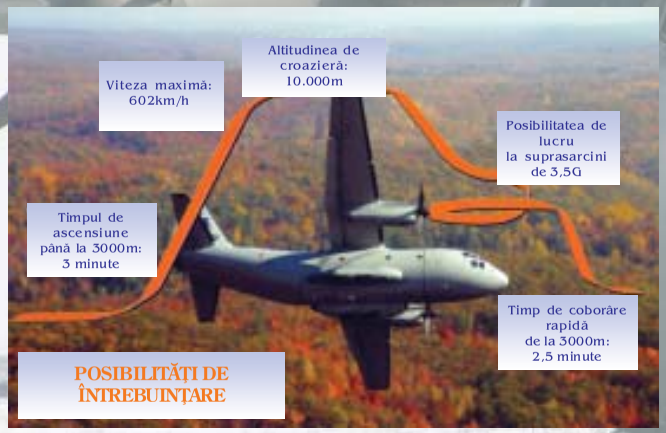
Propulsia este asigurată de două motoare AE 2100D2, iar elicea are 6 pale din materiale compozite. Sistemul de propulsie permite avionului operarea pe o gamă largă de aerodromuri, inclusiv pe piste scurte sau neamenajate.

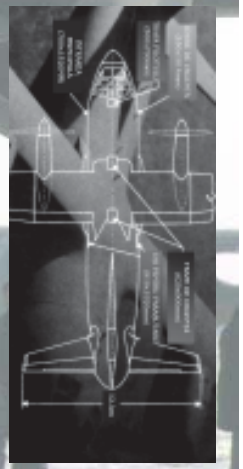


CARACTERISTICI TEHNICO-TACTICE

- Greutatea maximă la decolare: 31.800kg;
- Greutatea maximă la aterizare: 30.500kg;
- Încărcătura maximă: 11.500kg;
- Combustibil:.....12.320l;
- Combustibil suplimentar: 1.520l;
- Distanţa minimă de decolare: 580m;
- Altitudinea maximă de serviciu: 9.144m;
- Viteza maximă de croazieră: 602km/h;
- Distanţa minimă de aterizare: 340m;
- Distanţa maximă de operare:

– cu încărcătură de 10.000kg: 1.852km;
– cu încărcătură de 6.000 kg: .....4.260km.


Viteza maximă: 602km/h
Altitudinea de croazieră: 10.000m
Posibilitatea de lucru la suprasarcini de 3,5G
Timpul de ascensiune până la 3000m: 3 minute
Timp de coborâre rapidă de la 3000m: 2,5 minute
POSIBILITĂŢI DE ÎNTREBUINŢARE



Cockpit-ul: ■ este configurat pentru doi piloţi, cu posibilitatea existenţei unui al treilea loc în cabină pentru un observator; ■ oferă o vizibilitate în exterior foarte bună, având 16 ferestre; ■ există posibilitatea instalării, în scop tactic, de Head Up Display; ■aduce beneficiile Avionicii Integrate Modulare, existente pe avionul C-130J; ■ dispune de cinci display-uri color multifuncţionale *(Color Multipurpose Display Unit)*; ■ este înzestrat cu un radar digital ce facilitează identificarea corectă a condiţiilor meteo, cartografierea terestră de precizie, acurateţea navigaţiei şi a desantului aerian.

Pagini realizate de
ADRIAN SULTĂNOIU
sursa: Alenia Aeronautica

EXERCIȚIUL "LONE BUSTARD"

Escadrila 43 (F) Aviație-Bombardament aparținând Forțelor Aeriene ale Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord a dislocat șase avioane de tip Tornado F3 la Baza Aeronavală de la Nimes-Garons, în sudul Franței, pentru desfășurarea unui exercițiu de pregătire în comun cu Forțele Aeriene Franceze.

Exercițiul "Lone Bustard" (Dropia singuratică), planificat pe durata a două săptămâni, a avut ca scop principal pregătirea echipajelor pentru participarea la acțiunile desemnate în cadrul Forței de Reacție nr. 6 a NATO (NRF 6), misiuni ce vor fi executate începând cu luna iunie a.c. Obiectivele exercițiului au mai cuprins și perfecționarea colaborării dintre echipajele britanice și cele franceze, pregătirea grupului de transport Charles de Gaulle și definitivarea instruirii privind noul modul Link 16.

În cadrul scenariului exercițiului, avioanele Tornado F3 au jucat, pe rând, rolurile de "partener" și "inamic", executând atacuri simulate asupra fregatelor franceze apărate de avioanele de atac Rafale. De asemenea, s-au mai executat zboruri comune cu avioane de tip Mirage Dassault 2000C, Mirage F1CT și Mirage 2000N.

www.airforcesmonthly.com

RACHETE TACTICE PENTRU FORȚELE DE INTERVENȚIE RAPIDĂ

Comandamentul pentru Rachete și Aviație, din cadrul Ministerului Apărării al SUA, a comandat companiei Lockheed Martin proiectarea și producerea unor modele de rachete care să poată fi utilizate în zone de conflict, de către forțele de intervenție rapidă.

În urma respectivei solicitări, compania americană a reușit dezvoltarea Unității de Reacție Rapidă (QRU), un sistem de lansare a rachetelor sol-aer ce oferă facilități deosebite.

Bazat pe furnizarea, de către guvernul american, a unei componente de luptă monolitice cu putere explozivă extraordinară, sistemul QRU - ultima tehnologie integrată sistemului militar de tactică a rachetelor (ATACMS) – poate executa trageri la distanțe de până la 300 de kilometri, conține o serie de senzori de detectare a țintelor și posibilități de realizare a impactului vertical, fapt ce reduce la maxim pagubele colaterale.

De asemenea, sistemul poate fi folosit în orice condiții climaterice și meteorologice și poate fi utilizat și în cadrul complexului MLRS (Multiple Launch Rocket System).

www.lockheedmartin.com

O nouă versiune a elicopterului model Augusta-Bell 212, AB212ICO, a intrat în dotarea Forțelor Aeriene Italiene, o dată cu livrarea primului exemplar din cele trei achiziționate, Escadrilei 609 de la Grazzanise. Dotat cu un propulsor mult mai puternic decât cel al modelului HH-3F, care se află în prezent dislocat în Irak, elicopterul AB.212ICO se dorește a reprezenta suportul misiunilor de zbor executate de contingentul italian aflat în Afganistan.

Debut pentru Augusta-Bell 212

Printre calitățile remarcate la noul model sunt: sistemul automat de lansare a cartușelor de semnalizare, mitralieră model NATO MG 42/49 de 7,62 mm, fuselajul întărit și structură de rezistență a cabinei (care poate fi ocupată de un echipaj format din 2 piloți și 2 trăgători), îmbunătățită pentru rezistența la atacuri cu armament antiaerian ușor. Chiar și zona pedalelor de direcție, care este cea mai expusă gloanțelor trase de la sol datorită ferestrelor mari de observare, a fost întărită cu un scut din Kevlar cu grosimea de 7,62 cm. Singurul lucru care mai necesită atenția inginerilor îl reprezintă incompatibilitatea totală a cabinei cu sistemul de vizionare pe timp de noapte, astfel încât operațiunile nocturne se desfășoară cu toate luminile de bord stinse și monitoarele acoperite cu bandă adezivă transparentă.

www.defence-aerospace.com

TRANSFORMARE A AVIONULUI CHINEZESC J-10

Specialişti ai Forţelor Aeriene Chineze, împreună cu ingineri ai companiei Chengdu Aircraft Industrial Corporation, au reuşit crearea unui pachet de îmbunătăţire a avionului J-10, denumit „Super-10", care se remarcă printr-un motor mai puternic, sistem de control îmbunătăţit, o structură exterioară mult mai rezistentă şi model nou de radar cu infraroşu.

Se estimează că în cadrul acestui proiect de dezvoltare a avionului J-10, un număr de 54 de aparate vor beneficia de noile performanţe, începând cu prima luna a anului 2007, urmând ca, până la sfârşitul anului 2010, numărul aeronavelor modernizate să crească la 88 de unităţi.

www.janes.com/aerospace

Exerciţiul „Volfap 1 – 2006"

În perioada 01-02 martie a.c. s-a desfăşurat, la baza Evreux, aparţinând Forţelor Aeriene Franceze, exerciţiul Volfap 1 – 2006 la care au participat 4 escadrile franceze de transport aerian, 4 avioane de atac aerian de tip Mirage, un AWACS şi 8 avioane de transport germane.

Principalul obiectiv al exerciţiului l-a constituit pregătirea echipajelor şi a personalului care deserveşte aeronavele, pentru securizarea zonelor aeroporturilor implicate în operaţiuni multinaţionale. Astfel, scenariul exerciţiului a fost compus din trei faze: paraşutarea a 250 de forţe paramilitare în zona de dislocare Montlucon Gueret, zboruri de noapte în sectorul Chateauroux-Orleans şi operaţiuni de căutare-salvare desfăşurate în zona de antrenament Etamper Montdesin.

www.defense.gouv.fr/air/

BULGARIA ACHIZIŢIONEAZĂ ELICOPTERE EUROCOPTER COUGAR

Ministrul apărării din Bulgaria, Vesselin Bliznakov, a semnat, în data de 13 martie a.c., un contract cu banca franceză Societe Generale privind finanţarea unui proiect referitor la achiziţionarea de elicoptere pentru Forţele Aeriene Bulgare şi pentru Marina Militară din ţara vecină, de la compania Eurocopter.

Contractul este garantat prin depozitul constituit de banca franceză, în valoare de aproximativ 250 de milioane de euro, sumă ce reprezintă aproximativ 60 la sută din valoarea totală a contractului – 358 de milioane de euro. Depozitul va fi acoperit din fonduri bugetare plătite de către Ministerul Bulgar al Apărării pe perioada livrării aparatelor.

Această înţelegere continuă acordul iniţiat de către cele două părţi în luna decembrie 2005, prin care se prevedea asigurarea, de către compania Eurocopter, a unui număr de 18 aparate, dintre care 12 aparate de tip Cougar pentru Forţele Aeriene şi 6 Panthers pentru Forţele Navale.

Livrarea celor 18 elicoptere este structurată pe trei perioade, primele trei aparate urmând să sosească la Sofia până la sfârşitul anului 2006. Din cele 12 elicoptere care revin aviaţiei, 8 vor efectua misiuni tactice de transport personal şi echipament militar, iar celelate 4 vor executa misiuni în cadrul operaţiunilor de luptă SAR.

www.sofianews.com

Germania investeşte în UAV-uri

După predarea sistemului de recunoaştere pentru avionul german fără pilot KZO ("Kleinfluggerät Zielortung"), compania EADS lucrează în prezent la proiectarea şi dezvoltarea unui sistem performant de conexiune a datelor pentru acelaşi tip de avion. Acest sistem ar urma să ofere posibilitatea culegerii şi prelucrării datelor captate din zone foarte întinse ca suprafaţă, precum şi o stabilitate a legăturilor cu staţiile terestre.

În principal, sistemul de conexiune a datelor constă într-un terminal aerian de preluare a informaţiilor, aflat la bordul avionului şi un terminal terestru de prelucrare a acestora, existent la staţia de analiză de la sol. Sistemul poate prelucra date obţinute de la o distanţă de peste 180 de kilometri.

www.eads.com

PRIMELE 5 AERONAVE „GRIPEN” AU INTRAT ÎN DOTAREA FORȚELOR AERIENE UNGARE

Joi, 30 martie 2006, Ministerul Apărării al Suediei a predat formal primele 5 avioane de tip „Gripen” Ministerului Apărării din Ungaria, în cadrul unei ceremonii desfășurate la Baza Aeriană Kecskémet. Festivitatea a avut loc în prezența miniștrilor apărării suedez, **Leni Bjorklund,** și ungar, **Ferenc Juhász**. Asistența, formată din oficialități militare și civile ungare și suedeze, jurnaliști din presa locală și internațională, a putut admira, fotografia și filma avioanele „Gripen” atât în expoziție statică, cât și într-un zbor demonstrativ.

Activitatea a reprezentat prima etapă a executării contractului de leasing încheiat între Ministerul Apărării din Ungaria și Departamentul pentru Administrarea Tehnicii de Apărare din Ministerul Apărării al Suediei, având ca obiect 14 aeronave „Gripen” de generația a patra, dintre acestea 12 aeronave fiind simplă comandă și 2 aeronave dublă comandă. Contractul a fost încheiat pentru o perioadă de 10 ani, la finalul căreia cele 14 aeronave vor intra în proprietatea Forțelor Aeriene Ungare. Până în decembrie 2007 vor fi livrate și celelalte 9 aeronave.

În cadrul contractului, compania „Gripen International” se obligă să livreze aparatele de zbor, să asigure mentenanța, service-ul și pregătirea piloților. Pregătirea personalului pentru exploatarea noilor aeronave a început în ianuarie 2005 în Suedia, cu un grup de 5 piloți unguri, care vor deveni instructori de zbor pe „Gripen”.

De asemenea, 19 tehnicieni au fost pregătiți la Școala Tehnică a Forțelor Aeriene Suedeze de la Halmstad, din aprilie 2005 până în ianuarie 2006.

Folosind cele mai noi tehnologii din domeniul aeronautic, aeronavele sunt capabile să execute o gamă largă de misiuni aer-aer și aer-sol, precum și să gestioneze diferite tipuri de armament de aviație.

Proiectat pentru a face față unor amenințări variate, „Gripen” satisface toate exigențele de interoperabilitate NATO privind misiunile de luptă și sprijin aerian apropiat, securitatea zborului și eficiența pregătirii în zbor. În plus, modernul sistem de realimentare în zbor îi conferă un plus de eficiență în misiunile încredințate.

Sergent Liliana Vătămănescu-Hanga

C-295 în Portugalia

În cadrul unei ceremonii oficiale desfășurată la Baza Aeriană de la Sintra, Portugalia, în data de 17 martie a.c., a fost semnat un contract în valoare de 270 de milioane de euro pentru livrarea, de către compania EADS CASA, a unui număr de douăsprezece avioane C-295 către Forca Aerea Portugesa (Forțele Aeriene Portugheze).

Contractul, semnat în prezența ministrului apărării din Portugalia, Luis Amado, și a ambasadorului spaniol în Portugalia, Enrique Panes, a consfințit dorința oficialilor lusitani de a înlocui flota curentă, compusă din 24 de avioane de tip CASA C-212 Aviocars, aparate supraviețuitoare celor 26 livrate în anul 1974.

Avioanele vor fi livrate în două variante astfel: șapte aparate echipate pentru transport de echipament militar, în timp ce un număr de cinci avioane vor fi echipate și destinate misiunilor de supraveghere maritimă. Livrarea primului aparat este estimată pentru începutul anului 2008 urmând ca, după aceea, să existe o eșalonare semestrială pentru fiecare avion executat.

www.airforcesmonthly.com

Radarul APS-143C (V) 3

Compania Telephonics, o sucursală a corporației Griffon, a anunțat delegarea sa de către Divizia de Transport Aerian a companiei CASA-EADS din Spania, pentru producerea a 3 seturi complete din categoria de echipament de telecomunicații, în special modelul de radar pentru supraveghere maritimă APS-143C (V) 3, pentru utilizarea acestuia de către Agenția Spaniolă Aeriană pentru Supraveghere (SASEMAR).

Seturile complete, care vor conține și facilități pentru executarea lucrărilor de reparații și mentenanță, vor fi livrate începând cu luna septembrie 2006. Modelul APS-143 C (V) este unul extrem de performant, fiind comandat și utilizat și de către Forțele Aeriene ale SUA pentru portavioanele sale, în cadrul programului Integrated DeepWater System.

În cazul aviației spaniole, radarul va fi integrat Sistemului de Tactică Operațională (FITS) și se va erija într-unul dintre cele mai importante componente de supraveghere ale avioanelor CN-235 din dotarea Aviației de Patrulare Maritimă, forțe ce au ca misiuni primordiale căutarea-salvarea și recunoașterea aeriană.

www.telephonics.net

Exercițiul "Brilliant Arrow"

Exercițiul „Brilliant Arrow" s-a desfășurat, în perioada 23 martie – 6 aprilie, în locații din Danemarca și Germania, pe structura programelor de pregătire NATO pentru piloți și echipaje, programe convenite la diversele reuniuni ale țărilor membre din Alianța Nord-Atlantică.

Activitatea a avut o largă participare internațională, nu mai puțin de 13 țări fiind prezente cu diverse categorii de personal și tehnică. De asemenea, amintim faptul că au fost implicate peste 100 de avioane de atac și 30 de aeronave de transport aerian. Echipajele provenite din Belgia, Canada, Republica Cehă, Danemarca, Franța, Germania, Grecia, Olanda, Polonia, Spania, Turcia, Marea Britanie și Statele Unite ale Americii au trebuit să facă față provocării propuse de scenariul exercițiului: întărirea interoperabilității în cadrul misiunilor de răspundere rapidă întrunite și pregătirea pentru executarea operațiilor din cadrul antrenamentelor forțelor de intervenție rapidă NRF 7 și NRF 8, prevăzute a se desfășura în perioada iulie 2006 – iulie 2007.

Exercițiul a fost legat prin structură, scenariu și obiective de exercițiul „Brilliant Mariner", desfășurat în locații specifice marinei militare.

www.nato.int

PRIMUL ELICOPTER AUGUSTAWESTLAND A109 LUH ÎN SUEDIA

Direcția de Administrare a Echipamentelor din cadrul Ministerului Apărării al Suediei a confirmat, în cursul lunii martie a.c., livrarea primului elicopter A109 LUH (Light Utility Helicopter) către Forțele Aeriene Suedeze.

Aparatul, primul din cele 20 care vor fi livrate aviației suedeze, a sosit la uzinele din Linkoping pe traseul Vergiate, Italia – Germania – Suedia. Celelalte aparate vor sosi în Suedia până la sfârșitul anului 2009, atunci când este estimată livrarea ultimului elicopter, așa cum prevede contractul încheiat în urma ofertei făcută la Salonul Aerian de la Paris din 2001. Valoarea contractului, care include elicopterele, pregătirea piloților, asigurarea echipamentelor și a serviciilor de mentenanță se ridică la 1,4 miliarde de SEK, aproximativ 179 de milioane de dolari.

www.airforcesmonthly.com

Programul radio MARS

Departamentul de Comunicații și Electronică din cadrul Ministerului Apărării al Statelor Unite ale Americii a încheiat un contract în valoare de 312 milioane de dolari, pentru o perioadă de 5 ani, cu compania Raytheon, în care este prevăzută livrarea de sisteme radio ARC-231 pentru elicopterele armatei americane.

Contractul face parte din strategia de dezvoltare a programului MARS (Multiple-band Avionics Radio Suite), prin care se intenționează introducerea tehnologiei radio multi-bandă de ultimă generație pe elicopterele militare, urmând ca tot compania Raytheon să asigure mentenanța.

În prezent, sistemul radio ARC-231 – sistem programabil de schimbare și utilizare a frecvențelor radio – este folosit, în prezent, pe elicopterele aviației și marinei militare americane în Irak și Afganistan. Până la finalizarea contractului se estimează că cel puțin 1.000 de elicoptere vor beneficia de aportul adus de sistemul radio ARC-231.

www.raytheon.com

Sistemul JDAM în Norvegia

În urma unei recente înțelegeri între Forțele Aeriene Regale Norvegiene și compania Boeing, aviația militară din țara fiordurilor va beneficia de aportul Sistemului pentru Coordonarea Atacurilor Directe cu Muniții de Război (JDAM).

Sistemul va echipa flotila de avioane F-16 și va oferi posibilitatea acestora de a lansa cu o mai mare acuratețe bombe pentru un spectru mult mai diversificat de ținte, în orice condiții meteorologice. Contractul de livrare include pachetul de ghidare, sistemul de integrare pentru avionul F-16 și sistemul operațional.

„Principalul nostru țel îl reprezintă implementarea rapidă a noii tehnologii JDAM, concomitent cu reducerea costurilor și cu căutarea soluțiilor de perfecționare continuă a acestuia", a declarat Rick Herdt, șeful programului JDAM al companiei Boieng.

Dotat cu sistemul de urmărire prin satelit GPS-2, noul model JDAM poate ghida muniție de război de greutăți variabile, între 225 și 900 de kilograme.

www.boeing.com

C-17 Globemaster – 1 milion de ore de zbor

La numai 15 ani de la intrarea în serviciu, flotila de avioane C-17 Globemaster a Forțelor Aeriene ale SUA a totalizat 1 milion de ore zburate – echivalentul unui avion care ar zbura nonstop, 24 de ore din 24, pe o durată de 114 ani. Pentru sărbătorirea acestui eveniment, echipaje aparținând Forțelor Aeriene ale Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord și aviației militare americane au efectuat un zbor demonstrativ în data de 19 martie, la baza aeriană Scott, aparținând Forțelor Aeriene ale SUA.

Momentul efectiv al executării numărului record de ore de zbor a fost calculat ca fiind definit de prezența avioanelor C-17 Globemaster în misiunile de evacuare aeromedicală din Irak și parcurgerea drumului de întoarcere, pentru redislocare la baza militară Ramstein, Germania.

www.usairforces.com

EXERCIȚIUL „COMBAT ARCHER"

Escadrila 27 Atac Aerian, cu sediul la Baza Forțelor Aeriene ale SUA din Langley, Virginia, și-a dislocat efectivele, pentru o perioadă de două săptămâni, la Baza Tyndall, Florida, în vederea desfășurării exercițiului „Combat Archer" (Arcașul Luptător).

Exercițiul a fost destinat realizării unei noi etape prevăzută în cadrul Programului de Evaluare a Sistemelor de Luptă, etapă care a inclus participarea la teste a avioanelor F-22. Astfel, trei aparate F-22, dintr-un număr de patru planificate inițial, au executat misiuni de zbor în cadrul programului, printre care și trageri cu rachete AIM-9 Sidewinder și AIM-120 AMRAAM. Tragerile executate, în număr de patru, au condus la verificarea sistemelor de telemetrie ale nișelor interioare de lansare a rachetelor, separate pe fiecare tip de rachetă lansată.

www.airforcesmonthly.com

NOUL ELICOPTER BELL 417

În cadrul unei festivități spectaculoase desfășurate la Expoziția Helli, organizată de compania Texron Inc., prin filiala Bell Helicopter, a fost prezentat cel mai recent produs – noul elicopter Bell 417. Lansarea a fost desfășurată în prezența directorului executiv al companiei Bell Helicopter, Mike Redenbaugh, care a declarat cu acest prilej: „Modelul 417 este răspunsul nostru la cele mai noi cerințe ale clienților noștri – un elicopter puternic, cu un singur motor și cu facilități adaptate la necesitățile actualei strategii. El este creat pe structura modelului 407, menționându-se stabilitatea și personalitatea acestuia, având însă ca plusuri, putere mai mare, capacitate de încărcare mai mare și performanțe sporite."

Astfel, modelul 417 iese în evidență prin designul inovator al cabinei, de tip Chelton (remarcabilă prin elementele de sticlă prezente preponderent și spațiul ce poate adăposti 5 persoane echipate complet), prin pachetul de modernizare al echipamentelor electronice de bord, sistemul de telecomunicații FADEC și prin noul motor de tip Honeywell HTS900, care oferă aparatului peste 970 de cai putere.

Elicopterul Bell 417 va efectua primele teste în luna aprilie și se speră ca până la sfârșitul anului 2008, să fie livrate primele aparate clienților sau firmelor contractante.

www.bellhelicopter.com

PACHET DE MODERNIZARE PENTRU F-16

Flota de avioane F-16 Block 52+, aparținând Forțelor Aeriene din Grecia, va beneficia, începând cu anul 2007, de noul model de radar aerian AN/APG-68 (V)9, în urma unui contract încheiat cu oficialitățile structurii militare elene, în valoare de 63, 9 milioane de dolari.

Procesul de livrare va debuta cu distribuirea unui număr de 33 de radare, însoțite de 3 pachete complete pentru service și piese de schimb și se va finaliza, cel mai probabil, la sfârșitul anului 2008, prin achiziționarea altor 10 radare.

Modelul AN/APG-68 (V)9 oferă o creștere a procentului privind raza de acțiune a aparatului cu 33 la sută. Combinat cu alte elemente specifice ale avionului F-16, noul radar oferă acestuia o autonomie de 24 de ore pentru culegerea de date.

www.northropgrumman.com

PRIMUL F-16 POLONEZ

Compania Lockheed Martin a anunțat realizarea cu succes a zborului inaugural al primului avion F-16 pregătit pentru intrarea în dotarea Forțelor Aeriene Poloneze. Zborul test s-a desfășurat la baza Fort Worth din Texas, USA, și a reprezentat depășirea unei noi etape în cadrul programului polonez privind avionul F-16 – „Peace Sky". Aparatul care a efectuat testul face parte din comanda de 48 de avioane făcută de guvernul polonez și este propus pentru livrare până la sfârșitul anului 2006.

Avionul a fost ales de către guvernul polonez datorită calităților sale, cunoscut fiind faptul că peste 24 de țări l-au ales ca fiind unul dintre cele mai bune avioane de atac multi-rol, cu un total de peste 12 milioane de ore de zbor la activ.

www.lockheedmartin.com

SIMULATOR C-130J

Compania Lockheed Martin intenționează, prin proiectarea unui nou sistem de pregătire aeriană prin simulare, să perfecționeze activitatea de pregătire a piloților militari aparținând Forțelor Aeriene ale SUA. În acest sens, s-a încheiat un contract în valoare de 30 de milioane de dolari pentru producerea a trei astfel de sisteme, denumite C-130J, pentru aviația și marina militară americane.

Datorită noilor elemente prezente în modelul C-130J – fiabilitatea sistemului, manevrabilitatea sporită, și, mai ales, posibilitatea de simulare a executării misiunilor de zbor pe timp de noapte, prin utilizarea unui sistem integrat de producere a luminii variate, se speră ca pregătirea piloților să reprezinte, în final, un echilibru al raporturilor eficiență-costuri, dar și o bază semnificativ îmbunătățită de antrenament.

www.cae.com

COREEA DE SUD PRODUCE RACHETE SOL-AER

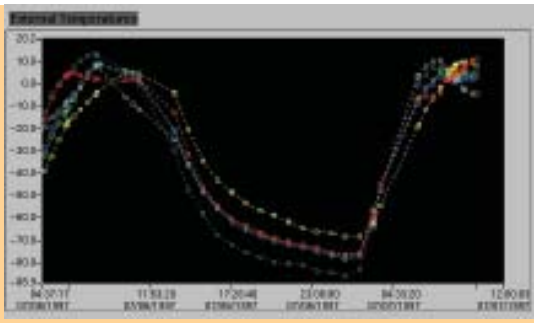
În data de 31 martie a.c., oficiali ai Ministerului Apărării din Republica Coreea de Sud au prezentat cele mai recente modele de rachete ce vor intra în dotarea armatei coreene. Astfel, au fost dezvăluite, în prezența ministrului apărării, Yoon Kwang-Ung, în cadrul unei ceremonii desfășurate la Seul, noile modele de rachete de croazieră, Haseong, precum și un model de rachete sol-aer cu lansare de pe umăr, Singung.

Rachetele sol-aer portabile Singung reprezintă primele producții autohtone de gen, până în prezent acest tip de rachete cu rază scurtă de acțiune, destinate țintelor care zboară la înălțimi mici, fiind importat din SUA sau din Franța. Noul model poate lovi orice țintă care zboară pe o rază de 1,5 kilometri, eficacitatea fiind maximă, datorită împrăștierii, în urma exploziei, a peste 720 de fragmente în raza respectivă.

De asemenea, noile rachete de croazieră Haseong prezintă caracteristici tehnico-tactice importante: acestea permit lovirea țintelor la distanțe de peste 150 de kilometri, au o viteză maximă de 83 de kilometri pe oră și pot fi lansate atât de pe vase militare, cât și de pe elicoptere.

www.defenceindustrydaily.com

Receptor terestru pentru imagini aeriene



„ROVER" reprezintă unul dintre cele mai impresionante elemente ale tehnologiei viitorului în ceea ce privește executarea operațiunilor computerizate", a declarat **locotenent-colonelul Gregory Harbin,** de la Baza Aeriană Shaw, aparținând U.S. Air Force. „Deși arată ca o jucărie obișnuită cu o antenă atașată, reliefând mai mult o imagine de stație de jocuri decât tehnologie militară avansată, ROVER se prezintă drept un echipament performant, vital pentru oamenii aflați la sol și care solicită informații sau ajutor de la avioane aflate în apropierea zonelor de dislocare a acestora.

Astfel ROVER-ul, în denumire exactă Captator Telecomandat de Imagini Intense, poate recepționa imagini video din vecinătatea avioanelor sau a UAV-urilor staționate, de la o distanță de 2 km (asemănător sistemului israelian „Wrist Mountain V-Rambo") pentru ca apoi să le integreze în cadrul altor programe de poziționare și lovire a țintelor.

www.defenceindustrydailly.com

Pagini realizate de plutonier-major SORIN SĂFTOIU

România – membru cooperant al Agenţiei Spaţiale Europene

România este cea de-a treia țară dintre fostele țări INTERCOSMOS care obține statutul de Stat European Cooperant al Agenției Spațiale Europene (ESA), după Cehia și Ungaria.

Acordul a fost semnat la București în prezența primului-ministru, domnul Călin Popescu-Tăriceanu și a secretarului de stat pentru știință și tehnologie, domnul Anton Anton, de directorul general al ESA, domnul Jean-Jacques Dordain și de președintele Agenției Spațiale Române, domnul Marius-Ioan Piso, în data de 17 februarie 2006.

www.rosa.ro

Primul brazilian în spaţiu

Ca de obicei în ultimii ani, o navetă Soiuz a efectuat, și de această dată, manevra de schimbare a echipajelor de pe ISS.

La bordul capsulei lansată de pe cosmodromul Baikonur s-au aflat astronautul brazilian Marcos Pontes și cel de-al treisprezecelea echipaj al ISS, format din astronauții Pavel Vinogradov și Jeffrey Williams.

Pentru Brazilia, prezența lui Marcos Pontes pe stația Spațială Internațională, cu misiunea de a efectua câteva experimente în spațiu, în beneficiul țării sale, a fost o premieră absolută.

Pavel Vinogradov și Jeffrey Williams au preluat ștafeta turei de șase luni de la Valeri Tokarev,

cosmonautul cu cele mai multe ore în spațiu, și de la astronautul american Bill McArthur.

Noul echipaj ruso-american are de îndeplinit un număr de 40 de experimente științifice și, de asemenea, trebuie să pregătească sosirea celui de-al treilea membru al misiunii cu numărul 13, germanul Thomas Reiter.

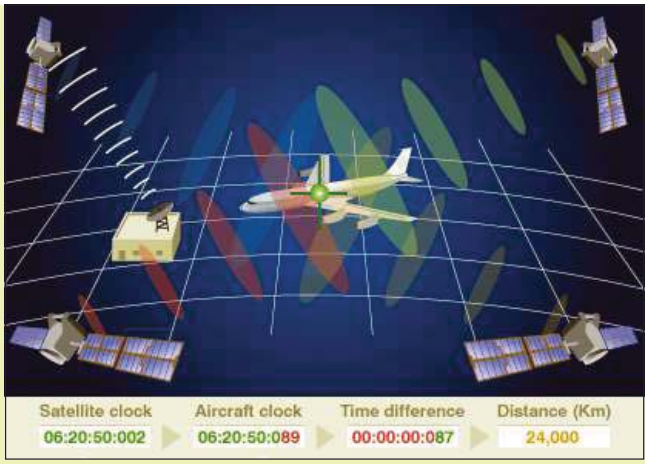
www.nasa.gov

Galileo a transmis primul semnal

Europa se află din ce în ce mai aproape de realizarea sistemului de navigație prin satelit Galileo, sistem ce va depăși performanțele celebrului GPS american.

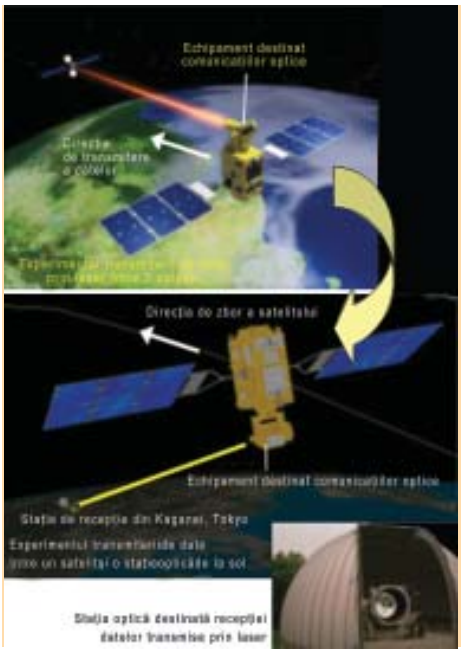
Astfel, după ce la sfârșitul anului trecut au fost plasați pe orbită primii doi sateliți dintr-un total de 30, ce vor opera în cadrul sistemului, satelitul GIOVE-A a transmis deja, la începutul acestui an, primul său semnal către TERRA.

GIOVE-A este primul satelit al sistemului Galileo care se află în faza de validare pe o orbită medie a Pământului, iar semnalul primit de la el marchează un pas important în procesul de operaționalizare a sistemului european de navigare prin satelit, dezvoltat de Uniunea Europeană.



Marele atu al lui Galileo este funcționarea independentă de GPS, cu care va rămâne, însă, compatibil. Totodată, nu va mai fi posibilă blocarea completă a accesului public în noul sistem și nici diminuarea voluntară a semnalului – cum permite GPS-ul, pus sub controlul militar american.

www.esa.int



Agenţia spaţială japoneză dezvoltă comunicaţiile prin laser

Agenția Spațială Japoneză (JAXA) continuă seria experimentelor de succes în ceea ce privește comunicațiile optice bazate pe raze laser.

Astfel, după ce la sfârșitul anului trecut s-a reușit realizarea transmiterii de date între doi sateliți, prin intermediul unui fascicul laser, aceeași tehnologie a fost folosită, în data de 31 martie 2006, pentru o transmisie de date între un satelit (Kirari), aflat pe o orbită joasă a Pământului și o stație de recepție de la sol.

Avantajele folosirii acestei sofisticate tehnologii constau în: comunicații stabile, fără interferențe, echipamente mult mai compacte și o rată superioară de transmitere a datelor.

www.jaxa.jp

Mars Reconnaissance Orbiter – noua sondă marţiană

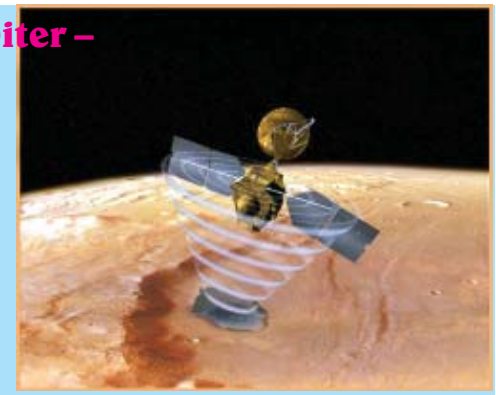
În luna august 2005 pleca spre Marte, Mars Reconnaissance Orbiter (MRO), o sondă ce aparține agenției spațiale americane NASA și este dedicată studiului planetei roșii. Timp de doi ani sonda va studia planeta, iar încă doi ani va funcționa ca un releu de transmisie pentru alte sonde marțiene.

Drumul până la Marte a durat 7 luni, timp în care navigatorii NASA au fost obligați să facă patru corecții de traiectorie.

După ce în luna ianuarie a.c. călătoria interplanetară a luat sfârșit, sonda fiind pregătită pentru intrarea pe orbită în jurul lui Marte, în data de 10 martie, MRO a intrat în sfera de atracție a planetei roșii, fiind captată de atracția gravitațională a acesteia.

În perioada 10 martie – 31 octombrie 2006, navigatorii NASA se vor folosi de fenomenul de aero-frânare pentru încetinirea sondei și poziționarea acesteia pe o orbită stabilă. Abia din acel moment MRO va putea să adune date științifice.

MRO este a șasea sondă ce studiază planeta roșie, în acest moment fiind active roverele NASA Spirit și Opportunity (aflate la sol), sondele Mars Global Surveyor și Mars Odyssey



și sonda agenției spațiale europene, Mars Express.

MRO va transmite de 10 ori mai multe date pe minut decât sondele enumerate mai sus, iar calitatea detectorilor sondei va permite cartografierea întregii suprafețe a planetei, detaliile observate fiind de mărimea unei farfurii.

www.nasa.gov

Prima misiune către Pluto

Singura planetă nevizitată de o sondă spațială este Pluto. Agenția spațială americană va schimba acest lucru prin lansarea sondei New Horizons, realizată la începutul anului în curs. Aceasta nu va studia numai planeta Pluto, ci și satelitul său Charon.

New Horizons este cea mai rapidă sondă, atingând orbita Lunii în numai 9 ore, iar pe cea a lui Jupiter în aproximativ un an. Va ajunge la marginea sistemului planetar în anul 2015, după ce va fi străbătut 5,3 miliarde de kilometri.

Perioada în care sonda va trece pe lângă Pluto va dura aproximativ 24 de ore. În acest timp se va studia emisia ultravioletă a atmosferei, se va cartografia suprafața vizibilă a planetei, se va studia distribuția temperaturii la suprafață și, de asemenea, se vor studia particulele atmosferice.

După ce va trece de Pluto, Charon și cei doi noi sateliți descoperiți de curând, sonda are misiuni la fel de dificile. Astfel, se vor observa părțile întunecate ale planetei și ale sateliților săi și se vor căuta inele în jurul lui Pluto.

Totodată, va fi observată o transmisie radio de pe Pământ și modul în care aceasta este distorsionată de atmosfera lui Pluto. În acest fel se va determina, cu precizie, compoziția și structura atmosferei.

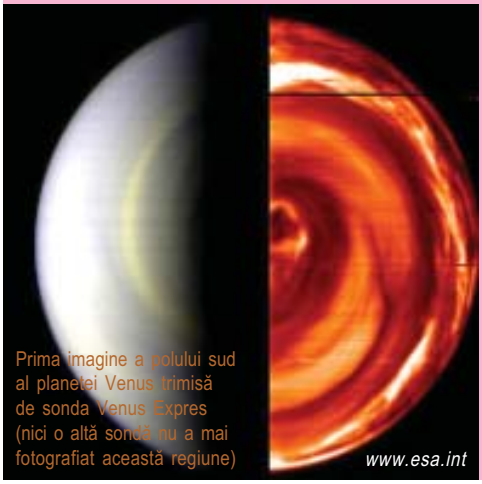
Orbita obiectului WW31 din centura Kuiper
Orbita planetei Pluto
Centura Kuiper și obiectele planetare din sistemul solar
Norul Oort – este format din bilioane de comete
CALEA LACTEE

După ce sonda va trece de Pluto, vor urma 9 luni în care se vor primi datele obținute de instrumentele de la bord.

Cum sonda se va afla într-o regiune în care se află multe alte obiecte, numite asteroizi, din centura lui Kuiper, NASA va alege un asemenea obiect pentru un survol. Misiunea extinsă va dura până în anul 2020.

www.nasa.gov

Venus Express a ajuns la destinație



Prima imagine a polului sud al planetei Venus trimisă de sonda Venus Expres (nici o altă sondă nu a mai fotografiat această regiune)

www.esa.int

Sonda europeană Venus Express, lansată la începutul lunii noiembrie a anului trecut, a ajuns la destinație – misterioasa planetă Venus.

După o lansare perfectă de pe cosmodromul Baikonur, drumul sondei până la planeta geamănă a Pământului a decurs fără nici o problemă, timp de 155 de zile.

Ajunsă în vecinătatea lui Venus în data de 11 aprilie a.c., sonda a fost frânată prin arderea motorului principal timp de 53 de minute, după care s-a înscris pe o orbită a planetei, loc de unde va începe studiul propriu-zis al atmosferei venusiene.

Misiunea oficială durează patru zile venusiene, echivalentul a 500 de zile pământene. Însă, datorită economisirii de combustibil în urma lansării perfecte, misiunea va putea fi extinsă cu încă 3 ani. Venus Express se va roti în jurul planetei o dată la 24 de ore, trecând pe deasupra polilor.

Atmosfera venusiană este atât de groasă încât este, practic, „lipită" de sol. Datorită instrumentelor în infraroșu de la bordul sondei, se va putea studia o parte necunoscută a atmosferei, cea de la suprafață până la 60 de kilometri altitudine.

STARDUST ESTE PE PĂMÂNT, DAR GENEREAZĂ UN MISTER COSMIC

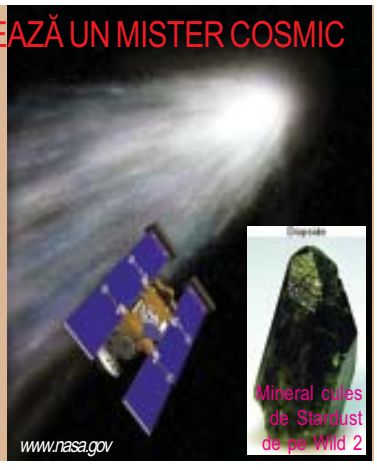
Lansată la începutul anului 1999, sonda spațială Stardust avea ca misiune principală întâlnirea cu cometa Wild 2 și colectarea de particule și praf interstelar provenite de la respectiva cometă.

La începutul acestui an, sonda Stardust, având la bord particule de praf ale cometei Wild 2, a aterizat în deșertul Utah.

Pământenii au putut vedea în direct pe NASATv, în data de 15 ianuarie, cum capsula a intrat în atmosfera Pământului, a coborât cu o viteză foarte mare, a încetinit prin frecarea cu aerul, și-a deschis parașuta și a aterizat lin pe nisipul din Utah.

Analiza chimică ulterioară a particulelor colectate de la cometa Wild 2 a oferit un rezultat neașteptat: au fost decoperite o serie de minerale care nu se pot forma decât la temperaturi foarte ridicate.

„Este remarcabil: am găsit și foc și gheață. În cel mai rece loc din sistemul solar am găsit substanțe care s-au format la temperaturi foarte ridicate", a spus Dan Brownlee, principalul cercetător al misiunii și astronom la Universitatea Washington.



Mineral cules de Stardust de pe Wild 2

www.nasa.gov

China revizuiește programul spațial

China a modificat, de curând, planurile de viitor ale propriului program spațial. Astfel, construcția unei mici stații spațiale pe o orbită a Pământului de către China, în viitorul apropiat, va fi grăbită.

Conform oficialilor chinezi, China va lansa trei misiuni spațiale, nu doar două: Shenzhou 8 și Shenzhou 9 vor fi, în cele din urmă, două navete spațiale fără echipaj uman la bord, ce urmează a fi cuplate pe o orbită a Pământului. Shenzhou 10 va fi o navetă spațială chineză (cu echipaj uman) ce se va cupla la complexul creat de Shenzhou 8–9. Va fi creat, astfel, un mic laborator spațial. Toate cele trei misiuni sunt programate a fi lansate în interval de o lună, în cursul anului 2010.

www.spacetoday.net

12 Aprilie, Ziua Astronautului

În data de 12 aprilie 1961, Iuri Gagarin inaugura era spațială, la bordul navetei Vostok.

Naveta Vostok

Zborul primului cosmonaut avea să dureze 1 oră și 48 de minute. După o rotație în jurul planetei, modulul navetei a aterizat în regiunea Saratov. După acest zbor, începând cu anul 1962, în data de 12 aprilie este sărbătorită Ziua Astronautului.

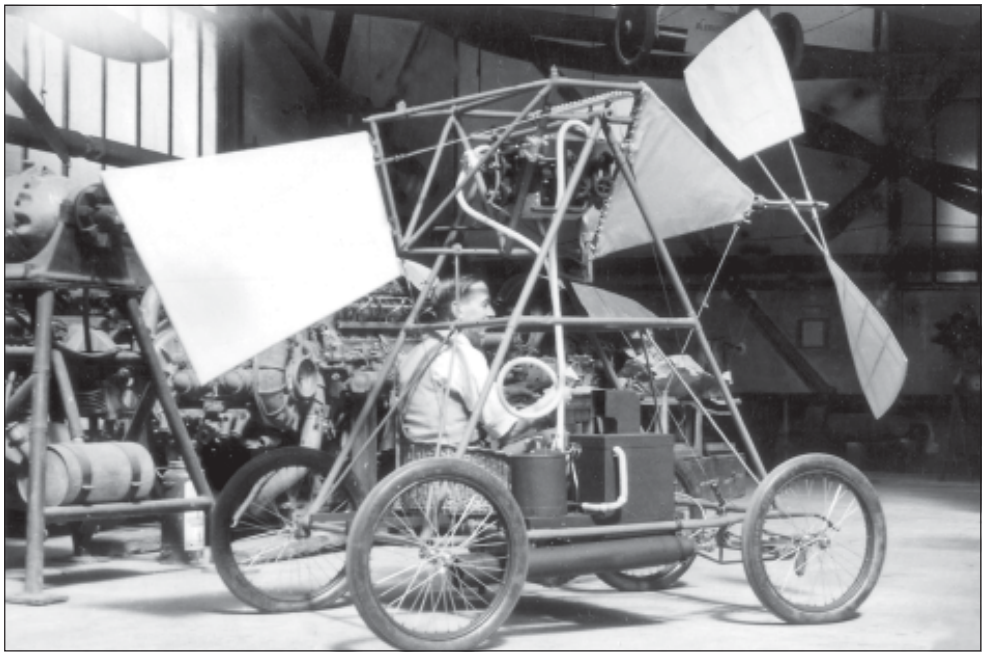
NASA, dependentă de naveta Soiuz

Oficialii NASA au semnat, la începutul acestui an, un nou acord cu agenția spațială rusă ROSKOSMOS, pentru a putea beneficia în continuare de serviciile navetei Soiuz, în vederea transportului astronauților americani pe ISS.

Mike Griffin, directorul NASA, a declarat că acest lucru a fost impus de faptul că sunt puține șanse ca SUA să reușească să creeze un nou tip de navetă spațială până în anul 2010.

www.nasa.gov

Pagini realizate de MIRCEA BARAC



TRAIAN VUIA – scurtă biografie

Copilăria, studiile primare şi liceale

De origine bănăţean, Traian Vuia s-a născut la 17 august 1872 în localitatea Surducul Mic de lângă Bujor, ca fiu al unui preot de ţară. A urmat cursurile primare în comunele Bujor şi Făget şi le-a continuat pe cele secundare la Liceul de stat din Lugoj, care mai târziu va purta numele lui Coriolan Brediceanu. A fost un elev eminent, excelând prin inteligenţă. Fiecare clasă o termină cu calificativul eximio modo (în mod excepţional) şi trece examenul de bacalaureat în 1892.

Din fragedă copilărie, pe când urma încă şcoala primară şi mai târziu, cursurile secundare – mărturisesc contemporanii şi colegii săi – Vuia dovedea o înclinaţie, o irezistibilă atracţie pentru mecanica aplicată.

La zece ani asistă la primele manifestări cu caracter aviatic. Între altele, acest fapt este confirmat de el însuşi, în notele biografice pe care le-a trimis biografului său, domnul George Lipovan.

În aceste împrejurări s-a născut predilecţia lui Vuia pentru zmeie. Cu atenţie pătrunzătoare, el urmăreşte construirea, materialul component, dimensiunile, scheletul, asamblarea părţilor, forma geometrică, lansarea, echilibrarea, stabilitatea în atmosferă, reţinerea la pământ etc. Vuia a combinat şi confecţionat apoi zmeie mai perfecţionate. În paralel, a câştigat o deprindere şi dexteritate deosebite în construcţia lor, ajutat de aptitudinile înnăscute pe care le avea pentru mecanică.

La Lugoj, ca elev de liceu şi-a însuşit noţiuni de fizică şi mecanică. Nu se mai mulţumeşte să construiască zmeie, ci verifică practic cunoştinţele acumulate. Caută să-şi explice ce se petrece în jurul aparatului, forţele care acţionează şi concură pentru lansarea şi menţinerea lui în atmosferă, condiţiile de echilibru şi stabilitate, organul regulator – coada. De asemenea, aprofundează efectele care se produc şi rezultă din manevrarea de la sol etc.

Asemenea îndeletniciri s-au constituit într-o iniţiere atractivă şi agreabilă pentru viitorul inventator, conducându-l ulterior la realizarea primului zbor pur mecanic din lume. În puţine cuvinte, zmeul era pentru Vuia singura distracţie a copilăriei şi tinereţii.

Cu elicea, de asemenea, s-a familiarizat de timpuriu. În Banat, băieţii obişnuiesc să facă, din joacă, mori eoliene (de vânt) – o elice cu patru pale, fixată în vârful unui arbore înalt, pentru a indica forţa şi tăria vântului.

Cei care l-au cunoscut în copilărie pe Vuia îşi aduc aminte de vocaţia sa irezistibilă pentru mecanică, de atracţia puternică, de pasiunea sa pentru a rezolva problema zborului omenesc. Încă de pe băncile liceului, obsedat de ideea zborului, Vuia îşi dă seama, bunăoară, datorită spiritului său de observaţie ascuţit, că gâştele zboară numai toamna, când aripile lor sunt mai mari. Se povesteşte, de asemenea, despre marea sa plăcere de a desface ceasornice, mecanisme etc.

Din tinereţe, fusese atras de ştiinţele pozitive. Mintea lui pătrunzătoare era însetată de descoperirea unor fenomene necunoscute, ascunse privirilor, frământat de năzuinţa legendară a oamenilor de a zbura. ªi-a închinat toate puterile şi voinţa înfăptuirii acestei năzuinţe, făcând din rezolvarea problemei zborului mecanic însăşi raţiunea vieţii lui.

Încă înainte de a părăsi plaiurile lugojene, a conceput planurile şi construcţia unui model redus de aparat de zburat, pe care l-a denumit aeroplan-automobil.

Studiile universitare

După ce şi-a luat bacalaureatul la Lugoj, Vuia a plecat la Budapesta ca să urmeze studii superioare. În centrul universitar din capitala Ungariei, în ciuda vicisitudinilor vieţii, el a căutat să traducă în fapt, în limita posibilităţilor sale materiale extrem de reduse, preocuparea din fragedă tinereţe. Construieşte modele de aeroplane, aparate de zburat, jucării zburătoare pe care le experimentează în pofida hazului unor colegi de universitate. Aceste jucării, o dată lansate în atmosferă, sfidau legile gravitaţiei. La Budapesta, Vuia a urmat, prima oară, un an la şcoala Politehnică, secţia mecanică. Apoi – curios la prima vedere – a continuat la Facultatea de Drept, deoarece posibilităţile sale materiale nu i-au permis să urmeze, în mod regulat, cursurile universitare şi mai ales pe cele de la şcoala Politehnică, unde frecvenţa era obligatorie.

Trista realitate – lipsurile pecuniare l-au împiedicat să se ocupe intens, de la început, de mecanică. De altfel, el a fost urmărit necontenit, întreaga viaţă de greutăţi materiale, care nu i-au permis să dea curs liber aptitudinilor şi înclinaţiilor sale naturale.

Urmând dreptul a putut să studieze şi să-şi asigure mijloacele necesare de trai. Pe atunci era aproape o regulă generală ca studenţii care urmau dreptul, îndeosebi cei lipsiţi de mijloace materiale, să lucreze în timpul studiilor universitare în birouri de avocatură. Cei înstăriţi făceau acest lucru după terminarea facultăţii.

La 6 mai 1901, după studii strălucite, Vuia a fost promovat doctor în ştiinţe juridice, susţinând dizertaţia: **„Militarism şi industrialism, regimul de Status şi contractus"**. Prin conţinutul ei, teza de doctorat a lui Vuia a stârnit un interes deosebit. Prin originalitate, ideile expuse şi susţinute ieşeau din cadrul preocupărilor asemănătoare. Comisia examinatoare a fost profund impresionată de această teză, menţinând-o ca exemplară tuturor facultăţilor de drept din fosta monarhie.

În timpul cât a stat la Budapesta, Vuia a desfăşurat o activitate bogată la societatea „Petru Maior" a studenţilor

Casa din comuna Bujor (Banat) unde a petrecut o bună parte din copilărie Traian vuia

români din capitala Ungariei. ţinea conferinţe cu subiecte din domeniul tehnicii şi filozofiei şi – posesor al unei culturi vaste, acumulată prin lectură asiduă – expunea uşor, de multe ori improviza, stârnind interesul auditoriului.

Un coleg de universitate, avocatul Iustin Marşeu din Arad, îşi aminteşte că Vuia stătea ore întregi să rezolve o problemă, mai ales cele privind ştiinţele pozitive, aplicate. Cu excepţia timpului cât a frecventat cursurile anului I al şcolii politehnice şi în timpul examenelor la Facultatea de drept, în cei zece ani – 1892–1902 – care s-au scurs de la bacalaureat şi până la plecarea lui la Paris, Vuia s-a perindat şi a lucrat în diferite birouri de avocatură din Banat, spre a-şi câştiga existenţa. Chiar şi în condiţiile acestor ocupaţii fortuite el nu a neglijat preocupările aviatice.

Cum spuneam, lucrările de birou, obligaţiile faţă de societate, de mediul în care trăia, nu l-au îndepărtat de la îndeletnicirile lui cu caracter inventiv. Adevărata lui pasiune era tehnica.

În puţinul timp liber rămas, pe care alţii l-ar fi consacrat repausului şi distracţiilor, Vuia, a construit în afara modelului de aeroplan-automobil, şi un aparat de fotografiat de dimensiuni mari, de concepţie originală. Numai lentilele le-a cumpărat din comerţ. Găsea timp şi pentru studii filozofice şi sociologice, care-l pasionau în aceeaşi măsură ca şi ştiinţele aplicate. Avea o deosebită admiraţie pentru Herbert Spencer – lectura lui favorită– pe care l-a citit în original. De asemenea, a studiat şi aprofundat în original în limba latină toate operele lui Spinoza. Complementar volumelor personale, o bibliotecă locală bogată şi variată, a satisfăcut în condiţii optime, setea lui pentru cultură şi ştiinţă.

Traian Vuia (1872-1950)

În afară de lectură şi plimbările pe care le făcea aproape zilnic împreună cu Coriolan Brediceanu pe malul Timişului, prin faţa teatrului pe atunci în construcţie, iar cu câţiva ani mai înainte, urmărind cu atenţie lucrările de edificare a liceului, Vuia participa regulat la excursii, la manifestările cultural-artistice ale lugojenilor, la balurile şi petrecerile diferitelor bresle meşteşugăreşti: ale tăbăcarilor, ale cizmarilor, ale cojocarilor ori ale studenţilor.

Cu toate aceste preocupări diverse, Vuia nu a neglijat societatea românilor din Lugoj unde, într-o atmosferă familiară, cordială, se discutau diferite probleme politice, sociale, culturale şi economice privind progresul românilor din Banat.

Traian Vuia datorează mult societăţii româneşti din Lugoj. În străduinţele şi aspiraţiile lui, s-a bazat nu numai pe propriile lui puteri, dar şi pe sprijinul unui mănunchi de intelectuali români din Lugoj care acordau cu entuziasm concursul lor moral şi material pentru ridicarea elementelor de valoare.

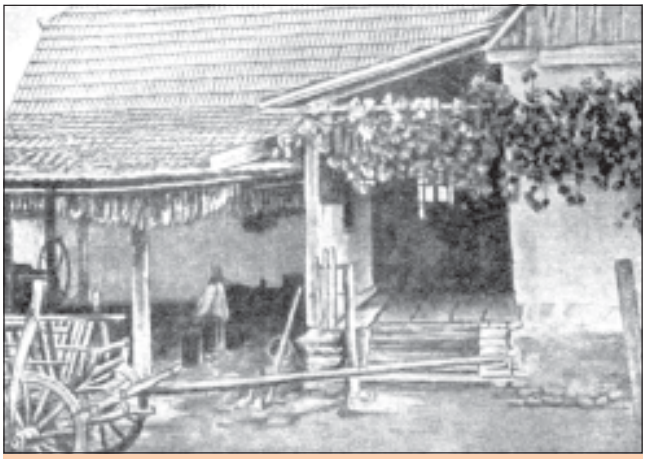
Pe sprijinul autorităţilor nu putea conta, deoarece interesele acestora erau diametral opuse de aspiraţiile şi lupta pentru libertate a popoarelor oprimate de fosta monarhie bicefală.

Trăsături de personalitate

În timpul sesiunii examenelor la Facultatea de drept şi cu ocazia deplasărilor la Universitate, Vuia a locuit împreună cu Constantin Missits, aşa cum rezultă din scrisorile pe care acesta le-a adresat mamei sale, domiciliată în Lugoj.

În scrisoarea din 23 octombrie 1895, acesta scrie printre altele: „Dragă mamă! Este cel mai bun om pe care şi l-ar putea dori cineva. Afară de aceasta este vegetarian. Or, vegetarienii nu fac nici un rău. Ar trebui să ţi-l prezint numai şi, desigur, că ţi-ar plăcea şi pentru simplul fapt că atunci când eu arunc toate de-a valma şi el este acasă, face ordine imediat fără ca să spună un cuvânt. Apoi, se poate discuta cu el. Nu este un naţionalist exaltat, dar totuşi este un bun român, care are în cap mai multă minte decât mulţi dintre acei care se laudă".

Este demn de reţinut că C. Missits l-a caracterizat foarte bine pe Vuia, aşa cum a fost în realitate: inteligent,



Vedere spre curte a casei din comuna Bujoe (Banat)

om bun, ordonat, interlocutor agreabil, bun român, fără să fie naţionalist exaltat, ceea ce explică convingerile lui socialiste, pe care le-a păstrat nealterate până la sfârşitul vieţii.

Pe lângă vocaţia pentru mecanica teoretică şi aplicată, Vuia avea calităţi morale distinse: simplitate, modestie cuceritoare, sinceritate emoţionantă, cinste şi corectitudine exemplare. Fire superioară, de o inteligenţă sclipitoare, Vuia era destinat gândirii creatoare. Avea o capacitate de gândire tehnico-ştiinţifică înnoitoare şi o memorie fenomenală, despre care ne-am convins în numeroasele noastre convorbiri cu el. Un om integru în cea mai deplină accepţiune a cuvântului.

Traian Vuia era conştiincios în acţiunile lui, meticulos, cu o energie dinamică, inepuizabilă şi deosebit de perseverent. De asemenea, în persoana lui se îmbinau calităţile omului de ştiinţă şi ale cercetătorului, cu acela al unui excelent experimentator. Vuia mai avea o calitate deosebită: era tehnician, abil, mecanic competent şi un foarte bun realizator cu bogate şi solide cunoştinţe, încât şi-a pus singur în practică ideile.

Pentru el munca era o necesitate organică. Nu ştia ce e oboseala, avea o prodigioasă putere de muncă şi a muncit cu râvnă, cu pasiune şi ardoare în domeniul descoperirilor sale, pe tărâm social, politic, literar etc., convins că bunăstarea oamenilor depinde de progresele care se obţin în toate ramurile activităţii umane. Modestia, privirea lui blândă, luminoasă, inteligenţa, înfrângea orice orgoliu. Ideile şi raţionamentele pe care le exprima erau clare, convingătoare, pline de bun simţ, bazate pe cunoştinţe temeinice.

Conversaţia cu Vuia era atrăgătoare, plină de conţinut. Se exprima în cuvinte simple dar îmbinate de aşa manieră încât se simţea imediat obişnuita concentrare şi vigoare a intelectului său. Vuia fascina cu privirea când vorbea şi avea darul elocinţei. O atmosferă agreabilă se stabilea între el şi interlocutor când se antrena în discuţii.

Deşi tânăr, pe vremea când era la Lugoj, avea cunoştinţe solide şi o cultură generală întinsă. Aproape nimic nu îi era străin. Mic de statură, de o amabilitate nesilită, extrem de manierat, dar plin de naturaleţe în mişcări, cucerea prin modestia lui. Judecând după sclipirea ochilor săi negri, te-ai fi aşteptat la un temperament vulcanic. Dar Vuia ştia să se stăpânească. Când se înflăcăra în timpul discuţiei, doar ritmul devenea atunci mai vioi, vorbea însă tot cu vocea scăzută.

Ştia să descrie foarte colorat şi hazliu câte o întâmplare, păstrând cea mai perfectă obiectivitate. Expunerea lui te captiva, îi plăcea variaţia şi de aceea nu revenea niciodată asupra unui subiect deja discutat. Asemenea calităţi l-au făcut să se bucure de o simpatie unanimă, era foarte solicitat şi căutat în mijlocul societăţii româneşti din Lugoj, cum mărturisesc cei ce l-au cunoscut. Nu ducea o viaţă solitară, ci dimpotrivă, cu o fire comunicativă, discuta cu vervă admirabilă şi agreabilă.

Traian Vuia, înzestrat cu un bun auz muzical, era meloman. În tinereţe, a trăit intens o atmosferă muzicală sănătoasă. Avea chiar un cult pentru muzica populară pe care o iubea, o îndrăgea, la fel ca toţi bănăţenii.

Pe Vuia îl pasionase în egală măsură muzica populară şi folclorul. De obârşie ţărănească, el a copilărit, a crescut şi a trăit, până la o anumită vârstă, în mijlocul poporului. La ţară, a avut posibilitatea să cunoască datinile şi obiceiurile strămoşeşti, care s-au înrădăcinăt adânc în sufletul său, având să vibreze tot timpul cu intensitate în viaţa lui lăuntrică, cea mai tainică.

În comuna sa natală, unde a şi copilărit, aude pentru prima dată duioasele doine româneşti, alte melodii şi cântece, asistă la jocuri populare, pe care nu le va uita niciodată.

REALIZAREA ZBORULUI MECANIC (2)

(Schiță autobiografică)

Călătoria mea la Paris a fost proiectată pentru două luni. Dar în cursul studiului, entuziasmul meu mergea crescând. Constatasem, cu surpriză, că există toate elementele pentru realizarea zborului mecanic și mă întrebam de ce își pierd oamenii timpul cu baloanele cârmuibile. Este adevărat că, pe vremea aceea, în urma succeselor lui Santos-Dumont și ale aeronautului Lebaudy, atenția era purtată numai spre aparatul „mai ușor decât aerul", iar zborul mecanic pur număra foarte puțini adepți. Era firesc să fie astfel. Un succes, chiar și efemer, atrage atenția și face ca activitatea omenirii să devieze pe o cale care nu este cea mai bună spre a duce la scop. Pentru a prezenta proiecte cuprinzând zborul mecanic, momentul nu era propice. Din această cauză, nici **dl. G. Besançon,** directorul revistei „L'Aerophile", nu m-a încurajat. Condus de entuziamul și de focul sacru al credinței și ignorând greutățile și piedicile materiale, am continuat, iar în iarna 1902–1903, mașina era deja concepută în toate detaliile.

În certitudinea mea de a putea realiza imediat și în mod practic zborul mecanic am adresat, în februarie 1903, un memoriu Academiei de Științe. Aceasta numise o comisie destinată a studia memoriile ce i se prezintă relativ la navigațiunea aeriană. Comisia era prezidată de **Bouquet de la Grye,** inginer eminent. Ignorasem, însă, că această comisie înlătura orice memoriu relativ la zborul mecanic, prin faptul că soluția aparatului „mai greu decât aerul", o considera himerică.

Arătam apoi importanța vitezei de translație pentru sustentație, și că viteza mai mare este relativ mai ieftină decât o viteză mai mică, bazându-mă pe experiențele cercetătorilor. Am arătat, apoi, că atât Langley, cât și Drzewiecki, raportorul comisiei de aviație a congresului aeronautic la Expoziția din 1889, au stabilit pentru fiecare viteză suprafața și greutatea optimă a mașinii, fiind dată puterea motrice disponibilă. Langley scria: „În translațiunea aeriană, fiind dată o suprafață de o mărime și de o greutate determinată, înclinată sub un anumit unghi și înaintând cu viteza necesară spre a se putea sustenta în zborul orizontal, cu cât va fi înaintarea mai rapidă, cu atât mai mică va fi puterea motrice cerută pentru a o suporta și a o avansa. O cantitate determinată de putere motrice, întrebuințată în acest scop, va obține rezultate mai economice la viteze mai mari, decât la viteze mai mici. De exemplu: un cal-putere astfel aplicat transportă o greutate mai mare la viteza de 20 mile/oră, decât la 10 mile, o greutate și mai mare la 40 mile/oră decât la 20 și așa mai departe, cu o economie crescândă a puterii pentru fiecare viteză mai mare.

„Prin faptele citate – concludeam – am reușit să arăt că obstacolele tehnice ale problemei au dispărut și că soluția este iminentă, e chiar necesară".

Restul se raporta la considerațiuni asupra echilibrului longitudinal și transversal. Memoriul se termina cu o aluzie la aplicația militară și ziceam că aplicațiile în armatele de uscat și de apă sunt atât de multiple și atât de evidente, încât nu mai insist. Contrar afirmațiilor aeronauților și pacifiștilor, care credeau că

Istoria se constituie – și adesea se reconsideră – în lumina probelor aflate, a verificării și confirmării acestora. Din acest punct de vedere, și independent de anumite formalități, rămân ca fapte de necontestat următoarele priorități ale lui Traian Vuia:

– primul avion având un tren de aterizare permanent, făcând parte integrantă din aparat prin concepție și construcție;

– *primul avion care a zburat cu o singură elice tractivă,* dovedind neconsistența tezei cuplului de răsturnare și a efectelor acestuia;

Priorităţi ale lui Traian Vuia în domeniul aviaţiei

– *primul avion cu aripi pliante,* permițând apoi deplasarea ca vehicul rutier;

– *primul avion având aripi cu incidența variabilă în zbor* (aparatul Vuia nr. 1).

Și, cu o pondere încă superioară, după eșecurile sau încercările neconcludente anterioare, *primul monoplan „modern",* formulă care – cu toată predominanța în epocă a biplanelor – s-a dovedit mult mai eficientă și a ajuns să reprezinte în zilele noastre peste 95 la sută din producția aeronautică mondială.

Sunt, credem, argumente suficiente pentru o definitivă încadrare, ca atare, a lui Traian Vuia, și prin el a geniului aeronautic românesc, pe prima treaptă – a precursorilor – în istoria universală a locomoției aeriene.

soluţia navigaţiei aeriene va avea ca prim rezultat suprimarea războaielor, eu cugetam că militarii vor fi cei dintâi, care vor adopta această maşină nouă de atac şi de apărare.

Deşi acest memoriu a fost clasat, nu m-am descurajat, dându-mi bine seama de valoarea competenţei Academiei de Ştiinţe pentru o materie pe care nu a ajuns, încă, a o studia. În memoriul acela accentuasem, îndeosebi, importanţa vitezei de translaţie, fără de care zborul mecanic nu se poate imagina prin soluţia aeroplanului. Ziceam, cum am văzut, că este absolut necesar, pentru ca un aeroplan să poată pluti în aerosferă, ca el să aibă o viteză orizontală suficientă. Langley susţinea că una dintre cele mai mari dificultăţi ale aeroplanului este înălţarea şi aterizarea lui sigură, în timp ce O. Chanute scria, la rândul său: „Aceste două din urmă probleme, ridicarea şi aterizarea sigură – fără nici o pregătire pe pământ – par a fi foarte greu de rezolvat şi vor fi, probabil, cele din urmă rezolvate". Constructorii celor din urmă maşini – este vorba de cele anterioare anului 1906 – nu au priceput importanţa acestei probleme, care, după justa observare a lui Chanute, trebuia să fie rezolvată mai în urmă.

Eram hotărât să execut această maşină prevăzută cu un motor. Prevedeam o greutate de 240 kilograme. Suprafaţa de sustentaţie de 14 metri pătraţi, motorul de 20 cai putere. Admisesem pentru motor 5 kilograme pe cal-putere. În acea epocă nu se putea concepe un motor mai uşor.

Tot în primăvara anului 1903 mă adresasem şi lui Victor Tatin, inginer bine cunoscut în cercurile aeronautice şi cu care 10 ani mai târziu am colaborat la construcţia torpilei sale aeriene. Nu m-a încurajat deloc, străduindu-se a-mi arăta că, motorul capabil de a acţiona o atare maşină nu există încă. Nici aceasta nu a reuşit a mă descuraja.

M-am adresat apoi casei de automobile Clément-Bayard pentru un motor şi, de asemenea, casei Buchet, care construise motorul special al aeronatului Santos-Dumont nr. 6, cu care buclase Turnul Eiffel. Buchet murise, iar succesorul lui mi-a răspuns că nu poate fabrica un motor mai bun de 10 kilograme pe cal/putere. Acelaşi a fost şi răspunsul casei Clément.

Între timp, Victor Tatin îmi luase comanda unei elice. Domnia sa se specializase în construcţia elicelor. El a construit toate elicele dirijabilelor lui Santos-Dumont. Acestea erau concepute după modelul şi construcţia elicei care acţionase aeronatul electric al fraţilor Tissandier, iar în anii 1885 şi 1886 aeronatul „La France" al lui Renard şi Krebs. Elicea aceasta (descrisă în „L'Aérophile", octombrie 1906, pag. 231–232) avea un „noyeu" turnat în bronz şi lucrat, avea două braţe, fiecare constituit prin două longeroane în oţel plin. Aceste piese constituiau armătura elicei; o serie de nervuri în oţel (inima în lemn), asemenea nervurilor aripilor maşinilor de mai târziu, erau fixate pe aceste longeroane. Totul era întins cu mătase, verni şi ponsat. Elicea avea un pas constant.

Înainte de a începe construcţia maşinii, am expus planul meu domnului dr. George Dobrin. Acesta era la curent cu plecarea mea din Lugoj, în iunie 1902, precum şi cu intenţiile mele. Datorită încrederii şi patriotismului lugojenilor s-au putut aduna fondurile necesare pentru construcţia maşinii. Graţie apoi prietenului meu, dr. Marius Sturza şi a colegului domniei sale dr. Franz Mayr, care îşi completau studiile în medicină la Paris, apoi domnilor Drăghicescu, Titulescu, Suciu, s-au adunat fondurile necesare construcţiei maşinii. Chestiunea motorului nu era încă rezolvată. Aflasem, însă, că se construieşte un motor special şi uşor, acţionat prin vapori de anhidridă carbonică (CO_2). Văzusem un model mic în funcţiune la Courbevoie. Constructorul, deşi finanţat de financiari bine cunoscuţi, nu-mi inspira încredere. M-am reîntors la Courbevoie însoţit de dr. Marius Sturza, apoi de inginerul englez Follows de la firma Crossley. Motorul acesta vertical cu 2 cilindri, efect dublu, era prevăzut cu un cazan mic şi funcţiona cu o presiune de 45 atmosfere. Comandasem acest motor, care trebuia să-mi fie livrat în 3 luni. Nu l-am avut niciodată. Constructorul era insolvabil. Astfel, o parte a fondurilor a fost pierdută.

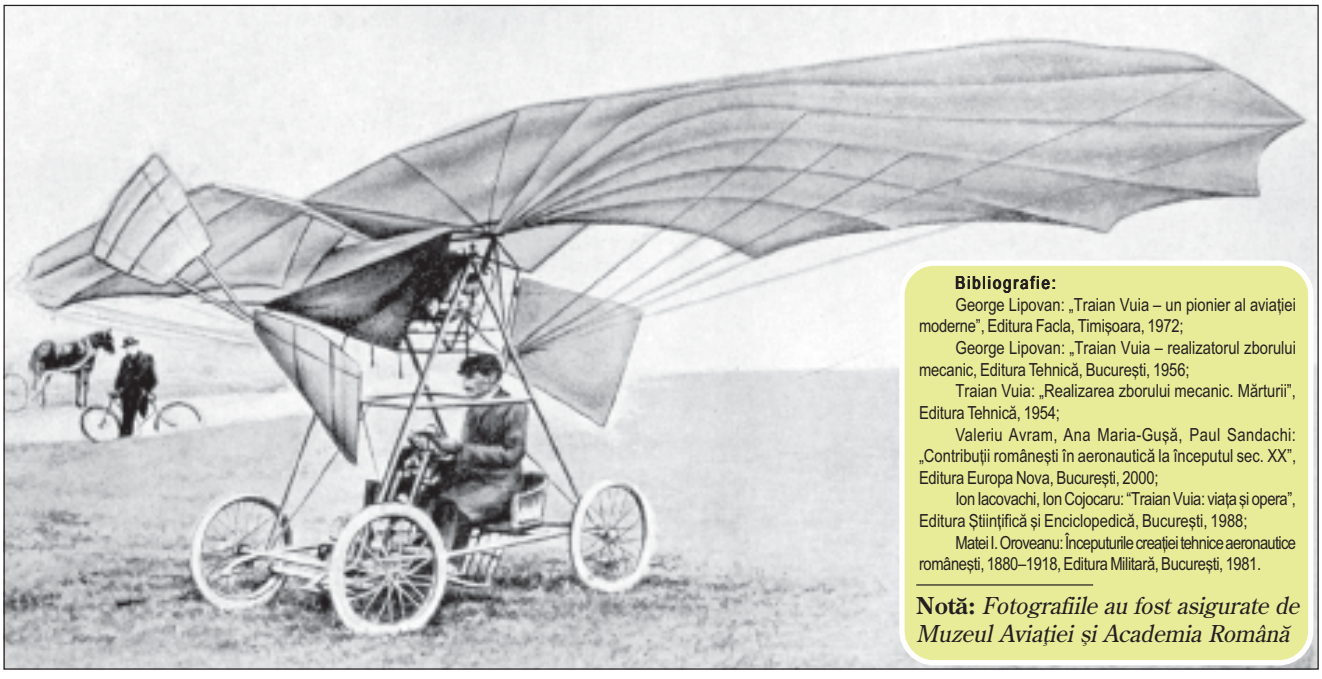
Construcţia maşinii a fost începută în toamna anului 1904. Rămase să construiesc şi motorul...

Aeroplanul meu era constituit din tuburi de oţel fără sudură, încheiat cu racorduri în oţel turnat, brasat, aşa cum se construia în acea epocă pe şasiu de automobil. Cadrul era în două părţi. Cadrul inferior era montat pe patru roţi. Cele două dinainte erau orientabile, montate pe resorturi uşoare. Direcţia era ireversibilă. Pe acest şasiu era dispus generatorul (cazanul) motorului, rezervorul de anhidridă carbonică, rezervorul cu petrol, piesele de comandă şi locul pilotului. Cadrul superior, mobil, putea lua o poziţie longitudinală sub unghiuri diferite prin raport cu cadrul inferior. Cadrul superior purta motorul, elicea, aripile, guvernele de profunzime şi de direcţie. Motorul (Serpollet) cu 4 cilindri, efect simplu. Greutatea 50 de kilograme. Cazanul era tubular, încălzit cu petrol lampant, prin 12 becuri Bunsen de construcţie proprie. Rezervorul de CO_2 lichid avea o capacitate de 13 litri. Greutatea totală a motorului era de 105 kilograme. Graţie unui dispozitiv nou anhidridul carbonic lichefiat era admis în cazan în stare lichidă. Căldura latentă de vaporizare o aducea arderea petrolului în cazan, şi nu împrumutată lichidului însuşi. În felul acesta, presiunea iniţială de 45–50 atmosfere era menţinută fără a se produce congelarea lichidului. Motorul acesta furniza 20 de cai-putere în decurs de 80 minute, timp suficient pentru executarea experienţelor ce am prevăzut.

TRAIAN VUIA

(va urma)

Documentar realizat de căpitan MIRCEA BARAC



Bibliografie:

George Lipovan: „Traian Vuia – un pionier al aviaţiei moderne", Editura Facla, Timişoara, 1972;

George Lipovan: „Traian Vuia – realizatorul zborului mecanic, Editura Tehnică, Bucureşti, 1956;

Traian Vuia: „Realizarea zborului mecanic. Mărturii", Editura Tehnică, 1954;

Valeriu Avram, Ana Maria-Guşă, Paul Sandachi: „Contribuţii româneşti în aeronautică la începutul sec. XX", Editura Europa Nova, Bucureşti, 2000;

Ion Iacovachi, Ion Cojocaru: "Traian Vuia: viaţa şi opera", Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1988;

Matei I. Oroveanu: Începuturile creaţiei tehnice aeronautice româneşti, 1880–1918, Editura Militară, Bucureşti, 1981.

Notă: *Fotografiile au fost asigurate de Muzeul Aviaţiei şi Academia Română*

ÎNVĂŢÂND DIN EXPERIENŢĂ

– interviu cu căpitan-comandor Ovidiu Bălan, şeful Biroului Lecţii Învăţate din Statul Major al Forţelor Aeriene –

Lecţii învăţate. Sunt acestea cu adevărat atât de importante şi necesare? La această întrebare au răspuns afirmativ toţi specialiştii militari cu preocupări în acest domeniu, şi nu numai. Experţii consideră că acest proces nu este nici nou şi nici revoluţionar şi, de asemenea, nu este specific numai sistemului militar. Deşi ideea de a învăţa din experienţă este veche, sistemele consacrate de culegere şi diseminare în interiorul organizaţiilor au cunoscut o atenţie crescută în ultimii ani. Interesul pentru sistemul lecţiilor învăţate a crescut prin popularizarea conceptului de „learning organization", prin dezvoltarea managementului cunoştinţelor şi prin avantajele tehnologiei informatice, care asigură o eficienţă sporită distribuirii şi implementării lecţiilor în interiorul organizaţiei.

– Domnule căpitan-comandor, vă rog să dezvoltaţi, pentru cititorii noştri, conceptul de „lecţii învăţate".

– Lecţiile învăţate sunt, în primul rând, un instrument de validare, diseminare şi verificare ale soluţiilor identificate la problemele întâmpinate de structurile Forţelor Aeriene, pe timpul confruntării cu întreaga gamă de acţiuni militare.

În viziunea experţilor, o lecţie învăţată reprezintă concluziile sau experienţele validate, obţinute în urma observării, studierii şi analizei unei activităţi de instruire, a unor exerciţii sau a unor angajamente operaţionale. Această experienţă, benefică unităţilor şi militarilor care au trăit-o, trebuie să fie pusă în valoare şi în beneficiul celor care nu au avut posibilitatea să parcurgă asemenea experienţe şi, mai important, în beneficiul celor care se pregătesc să trăiască o experienţă similară.

Altfel spus, sistemul lecţiilor învăţate este menit să conserve experienţa şi cunoştinţele personalului din Forţele Aeriene şi să le transforme, din blocuri cognitive individuale, într-o construcţie unitară, generatoare de reglementări, standarde, norme şi proceduri cu aplicabilitate universală.

Moto:
"Cogito ergo sum"
Renes Descartes

– Apariţia, în organigrama Statului Major al Forţelor Aeriene, a unei structuri destinate pentru gestionarea „lecţiilor învăţate" reprezintă răspunsul la cerinţele unui mediu militar aflat într-o continuă transformare?

– În unele armate occidentale s-a acordat, încă de la mijlocul anilor '80, o atenţie specială acestui domeniu şi s-au alocat resurse considerabile pentru a crea un sistem funcţional de valorificare a lecţiilor învăţate.

În mod progresiv, acest concept se impune ca o prezenţă firească în activitatea curentă a tuturor structurilor din Armata României. Ca urmare se creează, tot mai accelerat, premisele pentru integrarea lecţiilor învăţate în procesul de luare a deciziilor pe lanţul de comandă, cu toate avantajele care derivă din acest fapt.

Însă, pentru a avea efectul scontat, învăţămintele şi experienţele dobândite trebuie să fie adunate, analizate şi formulate adecvat, astfel încât să poată fi exploatate şi puse la dispoziţia destinatarilor atunci când este necesar. În esenţă, aceasta este şi misiunea Biroului Lecţii Învăţate din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene. Prin utilizarea unor metode specifice, activitatea biroului vizează planificarea acţiunilor de colectare şi colectarea datelor, analiza acestora şi validarea concluziilor rezultate, publicarea, distribuirea şi arhivarea lor într-un format uşor de utilizat, în locul şi momentul dorit, cu scopul declarat de a întări capacitatea operaţională a comandamentelor şi unităţilor. Toate acestea sunt posibile doar prin satisfacerea tuturor condiţiilor dependente, mai mult sau mai puţin, de activitatea celor direct însărcinaţi cu această misiune.

– Care sunt modalităţile de gestionare ale datelor ce sunt cuantificate în „lecţii învăţate"?

– O condiţie care influenţează elaborarea de lecţii învăţate şi creşterea rolului acestora în procesul de instruire şi executare a misiunilor constă în asigurarea unor mijloace de comunicare moderne, care să permită analiştilor să fie în contact direct şi permanent cu elementele de observare desfăşurate pe teren în cadrul operaţiunilor militare sau exerciţiilor cu trupe. De asemenea, utilizarea mijloacelor informatice este tot atât de necesară pentru culegerea de informaţii şi învăţăminte şi analizarea lor, ca şi folosirea mijloacelor şi tehnicilor care facilitează accesul la informaţii, redifuzarea lor rapidă şi arhivarea electronică.

Astfel, unul din elementele de bază şi, totodată, poarta principală de acces la un volum important de cunoştinţe va fi constituit din cele două baze de date independente, una securizată şi alta deschisă. La acest capitol, structura special destinată lecţiilor învăţate din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene lucrează pentru actualizarea şi finalizarea acestora. Baza actuală de date a lecţiilor învăţate permite stocarea, selecţionarea, căutarea şi analiza statistică a datelor.

– Există o ierarhizare a acestor experienţe,

sunt unele mai importante decât altele?

– Pentru a sublinia importanţa participării pe o scară cât mai largă în procesul de identificare al lecţiilor învăţate, sugestivă este una din clasificările făcute de specialiştii occidentali, care ţine cont de nivelurile diferite de aplicare ale lecţiilor învăţate, deci de nivelul posibil de implicare al personalului. Se vorbeşte, astfel de lecţii de nivel superior, de nivel intermediar şi de nivel elementar.

La nivelul superior se situează lecţiile care privesc cadrul general al acţiunii şi structurilor sale, asigurând o definire cât mai completă a mediului în care acestea îşi vor îndeplini misiunile.

La nivel intermediar se află lecţiile desprinse din operaţiuni şi exerciţii desfăşurate cu unităţi la nivel operativ şi tactic. Acestea vor servi la creşterea eficienţei întrebuinţării forţelor în acţiuni complexe multinaţionale, intercategorii de forţe şi interarme.

La nivel elementar sunt situate lecţiile desprinse din operaţiuni sau exerciţii de natură a perfecţiona pregătirea şi instruirea forţelor în funcţiuni operaţionale diferite.

– Cum este valorificată experienţa aceasta a „lecţiilor învăţate” în Forţele Aeriene?

– În primul rând, Biroul Lecţii Învăţate realizează şi difuzează în mod regulat propriile publicaţii, în care sunt prezentate ultimele experienţe acumulate, desprinse din activităţile desfăşurate în Forţele Aeriene.

De asemenea, arhivarea datelor şi informaţiilor reprezintă o activitate deosebită, având în vedere atât volumul mare al acestora, cât şi nevoia de a accede cu uşurinţă la ele. Singura soluţie viabilă este utilizarea de sisteme informatice performante. Diseminarea învăţămintelor se face în aşa fel încât de „lecţiile învăţate” să beneficieze un număr cât mai mare de structuri din Forţele Aeriene, şi nu numai. Aceasta permite tuturor nivelurilor de comandă să asigure o mai bună pregătire operaţională a unităţilor şi a personalului. Fără o difuzare largă, „lecţiile învăţate” îşi pierd raţiunea de a fi. De aceea trebuie să se aibă în vedere utilizarea tuturor vectorilor şi metodelor care să asigure promovarea informaţiilor până la nivelurile ierarhice inferioare, în funcţie de nevoile acestora. De asemenea, se urmăreşte integrarea acestor „lecţii învăţate” în documentele de întrebuinţare ale forţelor şi în metodologiile de instruire şi învăţare. Urmărirea şi controlul măsurilor constituie ultima etapă a ciclului. Astfel, se asigură că centralizarea arhivelor informatizate este indispensabilă pentru studierea unor legături clare între măsurile corective luate şi disfuncţionalităţile constatate iniţial.

În concluzie, pe lângă învăţămintele desprinse din analiza operaţiilor militare reale sau din exerciţiile care au loc în condiţii similare celor de pe câmpul de luptă, o atenţie specială trebuie acordată „lecţiilor învăţate”. Cu certitudine, posibilitatea utilizării unor tehnologii informatice performante, printr-o bună organizare şi coordonare a structurilor specializate, cumulată cu un sistem de cooperare bine pus la punct cu unităţile participante la operaţiuni multinaţionale, „lecţiile învăţate” pot fi valorificate cu mai multă eficienţă în procesul de instruire al personalului din toate structurile Forţelor Aeriene.

– Vă mulţumim frumos, domnule căpitan-comandor, pentru lămuririle acordate cititorilor noştri privind conceptul de „lecţii învăţate”!

Interviu realizat de căpitan MIRCEA BARAC

Lecţie învăţată:

Aprobarea accesului la bordul aeronavelor, în situaţii de urgenţă, pentru salvarea persoanelor aflate în pericol

În cursul unei misiuni de transport materiale într-o zonă montană izolată, echipajul unui elicopter IAR-330 Puma a fost solicitat să acţioneze pentru a transporta la spital o persoană bolnavă, care necesita o intervenţie chirurgicală urgentă. Reglementările în vigoare, la momentul respectiv, prevedeau faptul că accesul la bordul aeronavelor militare pentru persoanele care nu fac parte din Armata României este admis doar de şeful Statului Major General.

Datorită lipsei legăturilor cu organele de decizie şi neavând autoritatea de a permite accesul persoanelor străine la bordul aeronavei, comandantul echipajului a refuzat solicitarea de a admite accesul la bord a persoanei bolnave şi a însoţitorului acesteia.

Ulterior, persoana a fost transportată de o echipă Salvamont, într-un timp mult mai lung şi în condiţiile precare generate de coborârea muntelui pe targă, fiind în final salvată. Urmare a acestui incident, imaginea Forţelor Aeriene în faţa publicului a avut de suferit, datorită comentariilor complet nefavorabile apărute în media, în condiţiile în care, chiar în aceeaşi zi, o altă aeronavă a executat o misiune umanitară.

Deşi comandantul echipajului a luat o decizie corectă, respectând prevederile regulamentare în vigoare la acea dată, analiza situaţiei respective a dus la concluzia că este necesar să se identifice soluţiile posibile astfel încât, pe viitor, să fie evitate aceste decizii, fortuite de regulamente dar posibil imorale, în situaţii de urgenţă.

La propunerea Biroului Lecţii Învăţate, noul regulament de zbor al Forţelor Aeriene Române, FA/Av-1, care a intrat în vigoare în cursul acestui an, oferă soluţii pentru situaţii de genul celei prezentate. Astfel, comandantul echipajului poate aproba accesul persoanelor care nu fac parte din Armata României, în situaţii de urgenţă, cu condiţia să anunţe organul de trafic aerian sub a cărui dirijare şi control se află aeronava respectivă.

AVATARURILE PASIUNII

Acreditarea

Mă uit în sus... După avioane. Şi mă uit după avioane de când mă ştiu. Eram de vreo cinci ani când am început să-mi "rup" gâtul după ele. Erau tot timpul deasupra mea şi asta pentru că, trăind la Buzău, doar vreo 10 kilometri mă despărţeau de locul unde drumurile urcă în cer. De unde aripile se zidesc prin strădanie umană: şcoala de piloţi de la Boboc. Şi, încă ceva: am avut o grămadă de vecini care, prin natura profesiei lor, erau, mai mult sau mai puţin, legaţi de zbor. Piloţi, tehnici, ingineri, meteorologi, ofiţeri de stat major, radiolocatorişti, artilerişti. Ştiam că nenea Bostan este pe aerodromul cu iarbă de lângă Drăgaica, nenea Pascale era la Focşani, alt aerodrom la malul Milcovului, nenea Redeş era tot acolo şi mama îmi povestise de un alt nene, Andrasz, care, fiind pilot la Boboc, a căzut cu avionul, puţin înainte de naşterea mea. Asta m-a întristat oarecum, chiar dacă nu prea înţelegeam eu atunci noţiunea morţii. Era ceva... relativ, dar trist. Oricum, eu eram preocupat de treburi copilăreşti şi, deseori eram întrerupt de la ele de... avioane. Devenise o obsesie. Când am mai crescut, îmi făcusem "pile" la un magazin de jucării, de unde, o doamnă vânzătoare, vecină şi ea, care, de multe ori, când se ducea după marfă la Bucureşti, căuta să-mi aducă, special pentru mine, machete. Asta-mi era noua preocupare care, peste ani, s-a transformat în pasiune.

Tata şi mama lucrau amândoi, la Depoul de locomotive din Buzău. Ei m-ar fi vrut în aceeaşi branşă. Eu însă, nu m-am omorât după trenuri. Gândul şi idealul meu era să fac cumva să ajung în carlinga avionului. Asta era! Nu voiam să aud de altceva. Trebuia să mă fac pilot. Însă, dezamăgirea a venit o dată cu resimţirea faptului că... nu prea aveam înclinaţie către matematici. Asta a fost! Acumulasem, în schimb, foarte multe date despre aviaţie. Eram şi am rămas un autodidact şi un pasionat în această privinţă. Şi, tare-mi plăcea să-mi dezvălui cultura aviatică faţă de prieteni şi cunoştinţe, ori de câte ori aveam ocazia.

Botezul

Visul avea să mi se împlinească, să devină realitate, în parte. Am ajuns în avion, dar nu ca pilot, ci ca pasager, cu ocazia zilelor aniversare ale Aviaţiei Române. Dar, mai mult decât atât, am avut fericita ocazie să stau aproape de păsările de metal începând cu anul 1996, când m-am alăturat grupei de planşetişti de la Boboc. Este vorba despre operatorii control spaţiu aerian. În arma radiolocaţie. Nou pentru mine şi incitant. Vroiam să aflu lucruri noi. La început, unde nu aveam în cap decât avioane, am "rulat" mai greu. Nu prea ştiam cum să "apuc" traiectoriile. Dar, am avut aproape oameni de la care avea-i ce învăţa. Cu răbdare, am pătruns o parte din secretele radiolocaţiei. Am învăţat. Am simţit sprijinul din partea colegelor mai vechi în această meserie. Aceasta mi-a fost soarta: am lucrat doar cu femei! Anina îmi cam punea pielea pe băţ: să învăţ scrisul pe dos, traiectul de zbor al avioanelor, zonele de lucru, restricţiile permanente şi cele temporare, eşalonarea pe înălţime, rutele de zbor, ...aterizările.

Ei, mi-am zis, asta-i treabă serioasă şi trebuie să mă ţin de ea, mai ales că aveam fini observatori cu ochi ageri şi minte trează. Uneori, faţă de lectorii mei, pur şi simplu, îmi era jenă dacă îmi făceau observaţii. Mai bine mi-ar fi dat o palmă, aş fi suportat-o cu stoicism. În decurs de doi ani eram destul de experimentat să mă pot descurca onorabil. Autodidactul maior Mihai, avea mereu de adăugat ceva la cunoştinţele noastre. Când îl aveam şef de tură, adesea stăteam pe capul lui şi-l sâcâiam să-mi spună despre zone de descoperire, de unghiuri moarte, despre diagrame de directivitate ale staţiilor de radiolocaţie şi alte amănunte care, de regulă, sunt apanajul ofiţerilor şi maiştrilor militari din această armă. Unul dintre ei, maiorul Călin, probabil cea mai jovială figură dintre toţi ofiţerii care încadrau punctul de comandă. El era sarea şi piperul discuţiilor, descreţindu-ne frunţile atunci când eram pe punctul să fim copleşiţi de situaţia aeriană complexă. Eram Centru de Radiolocaţie, iar răspunderea era mare. Noi eram "ultimul bastion" înaintea eşalonului superior. Datele pe care le transmiteam trebuiau să fie complete şi fără întreruperi. Observarea avioanelor nu mai constituia o problemă stringentă

pentru mine, deoarece le aveam tot timpul sub ochi, atât la planşetă, cât şi afară, în faţa Punctului de Comandă, la zborul de instrucţie. Când se apropia Ziua Aviaţiei, ştiam că se făceau antrenamente pentru această ocazie, aşa că eram afară să urmăresc pe cei mai experimentaţi piloţi evoluând pe aeronavele L-29, L-39 şi, mai târziu IAR-99 şi IAK-52.

A venit apoi un eveniment mult aşteptat : mitingul aerian. Primul şi, de altfel, ultimul la care am asistat. Ei, şi am avut ocazia să văd ce am sperat mereu: MiG-urile. Da, MiG-urile 23 şi MiG-urile 29 de la baza Mihail Kogălniceanu şi MiG-urile 21 de la Borcea. Poate cea mai vestită bază aeriană a Forţelor Aeriene. Asta am ştiut-o şi din vorbele oamenilor şi din cărţile citite, poate şi datorită unor nume "grele" ca Doru Davidovici şi Dorel Luca – omul care devenise legenda vie în toată Aviaţia Militară – pilot de MiG-21 despre care ştiam că reuşise să facă nişte lucruri uluitoare cu acest avion, pe care nici piloţii ruşi nu reuşiseră aşa ceva chiar dacă, Rusia este patria-mamă a MiG-ului.

Viaţa

Anii trec, timpul zboară, suntem în marginea mileniului trei, o sută de ani de aviaţie a trecut, armatele se redimensionează. Au venit restructurările! Au apărut noi structuri de organizare ca urmare a modernizărilor făcute în ultima vreme. Oameni recunoscuţi ca foarte buni profesionişti au plecat. Erau dintre cei cu care închegasem un colectiv unit, oameni cu care am suferit şi ne-am bucurat împreună. Ne-am trezit brusc la realitate când am descoperit goliciunea locurilor, altă dată pline de forfotă. Simţeam că se apropie funia de par. Încercam să disimulăm şi să ne vedem liniştiţi de treabă. Inventam un soi de linişte, presupunând apropierea furtunii.

Şi, a venit. Într-un ianuarie rece din 2004. A căzut ca un trasnet peste sufletele noastre brusc înghetate, gerul de afară pălind în faţa lor. A lovit necruţător: zero locuri. Nu ne venea să credem. Poate totuşi... Nimic. Zero! Trebuia să ne acceptăm soarta şi, cu gândul la viaţa "rece" de afară, ne-am mobilizat, încercând să ne menţinem drepţi.

Dar, şansa a venit la fel de fulgerător ca şi restructurarea posturilor noastre. La baza aeriană de la Borcea erau câteva locuri libere pe care puteam concura. Astfel, am ajuns lângă MiG-uri. Era fascinant! Numai gândul că am să le simt mugetul motoarelor mă înfiora. Avioane supersonice. N-avusesem parte de asta la Boboc, iar faptul mi se părea o baftă enormă pentru pacostea mea de hobby.

Am găsit un colectiv pestriţ aici. Oameni din mai multe locuri din ţară care au ales acelaşi drum ca şi mine, datorită restructurărilor şi desfiinţărilor de unităţi. Călărăşeni, gălăţeni, constănţeni şi "băştinaşi". Toţi cu speranţa unui nou început. Comanda noului batalion ne-a luat în primire cu înţelegere, acceptând situaţiile mai grele sau mai uşoare ale fiecăruia, înţelegând drumul nostru greu, de navetă.

Eu eram cu gândul la MiG-uri. Tehnica de radiolocaţie era aproape identică cu cea de la Boboc, aşa că nu constituia o noutate. Acum, priveam cu ochii unui "veteran" radiolocaţia. Deh! Aşa-i omul! Puţină mândrie nu strică, dacă este justificată. În scurt timp am făcut rost de un binoclu, de împrumut, care era nelipsit în zilele de tură. Spectacolul era total. Zborul din această bază aeriană se desfăşoară cu mult mai multă dinamică. La început, am fost uluit. Dar, încet-încet m-am adaptat. Acrobaţiile MiG-urilor deveniseră ceva obişnuit şi efectiv rămâneam cu gura căscată.

Am cunoscut şi un pilot pe avioane supersonice de vânătoare. L-am văzut în prima zi a venirii mele la noul loc de muncă şi nu m-am abţinut să nu-l fac să-mi acorde puţină atenţie. Urma să fiu coleg de tură cu soţia lui, operator control spaţiul aerian şi ea, ca şi mine. Asta m-a încântat peste măsură, pe de o parte pentru că sunt nişte oameni deosebiţi, au trăit pe aerodromul de lângă Dunăre ani buni, iar pe de alta pentru că, aveam ocazia, în sfârşit, să aflu câte ceva din tainele zborului supersonic, să-i ascult poveştile, pentru că ştie să povestească. E îndrăgostit de zbor. Şi, mi-a făcut o surpriză de proporţii: m-a invitat la pistă, la un zbor de instrucţie. Am crezut ca sunt în al nouălea cer. Am fost chiar acolo, lângă pistă, unde urletul motorului în forţaj total îl simţi în coşul pieptului. Unde vibrezi nedefinit, o dată cu metalul dornic să decoleze. Mă pot lăuda că am un prieten pilot de supersonic, şi că m-am căţărat în cockpit-ul MiG-ului 21 LanceR. Mulţumesc acestui om pentru o şansă poate, unică. Mulţumesc şi pentru trecerile de mare efect pe deasupra punctului de comandă, ca un salut respectuos şi demn, care făceau tot spectacolul, chiar dacă, odată, era să surzesc.

Aşa am înţeles mai bine ce înseamnă viaţa unui pilot. Dincolo de splendoarea aproape ireală a acestei meserii, stă o responsabilitate uriaşă. Alături de radiolocatorişti, piloţii militari sunt parte a primului eşalon de apărare a cerului ţării. Viaţa, ca pilot de avion supersonic la Borcea, este tare tumultuoasă. Alături de zborul de instrucţie, care cuprinde misiunile necesare instruirii şi menţinerii antrenamentului în zbor cum sunt zonele de lansare, interceptările, traiectele, tragerile reale cu rachete aer-aer şi atacul la sol cu bombe, mai sunt şi misiuni comune cu piloţi din alte armate NATO, dar şi o misiune reală, zilnică, fără întrerupere: poliţie aeriană din poziţia la celula de alarmă. Locul în care reacţiile sunt rapide în caz de ameninţare iminentă, avioanele alocate acestei misiuni sunt în permanenţă gata de intervenţie, cu rachetele acroşate sub aripi. Şi, am mai aflat că această misiune se asigură, de către piloţi cu experienţă, proporţională cu responsabilitatea.

Numai aşa am dedus mai bine munca mea lângă avioane. Totdeauna m-am simţit răspunzător faţă de ele, faţă de oamenii care le pilotează cu multă măiestrie, încercând să afişez cu cât mai multă acurateţe pe planşetă – tabloul meu de viaţă cu semnătură descifrabilă – traiectele lor sau, să transmit datele pe firul informărilor oportune cât mai complet şi fără întârziere. De multe ori, cu ochii în planşetă, îmi aduc aminte de începuturi când, agitaţia debutantului mă făcea să pierd adeseori şirul acestor puncte reprezentând avioanele, ajutorul venind imediat de la colegii mai experimentaţi, sau de la specialiştii de la staţii care refăceau urgent topările scăpate. Alteori, când aceste „punctişoare" dispar de pe radar în apropierea aerodromului, ştiu că intră în „conul mort" al staţiei şi mă reped afară, nu înainte de a-mi lăsa un înlocuitor, pentru a urmări deseori, spectacolul unei acrobaţii aeriene care abundă în tonouri, şandele, looping-uri şi, nu în ultimul rând, trecerile la verticală, la înălţime mică, ce reuşesc mereu să mă înfioare de plăcere.

Deja suntem vechi sub cerul Bărăganului. Avem doi ani de pelerinaj la Borcea. Zvonuri, tot mai sunt. Că vine un stat de încadrare la primăvară, ba că în vară, ba că în toamnă, sau că nu mai vine deloc anul ăsta. Şi speranţa renaşte ca pasărea aceea..., dar n-o numesc. Să nu cobesc.

Viaţa decurge rutinată în tură. Speranţele de mai bine se împletesc în sufletele oamenilor care respiră pe acest tărâm cu cer, avioane şi aerodrom, iar deasupra tuturor, tronează MiG-urile care-şi văd de plutirea lor, nestingherite de grijile noastre, pământeşti. Iar riscul meu, asumat de mic copil, de a căsca gura după avioane, s-a transformat în realitate, o realitate şi caldă şi rece, în acelaşi timp.

LIVIU LAZĂR
operator control spaţiu aerian

„Este un <<joc frumos>> care implică, însă, riscuri enorme. Acest joc, în care linia de separaţie între viaţă şi moarte devine foarte subţire uneori, iar cea mai mică greşeală poate însemna trecerea către cel de-al doilea termen al comparaţiei, reprezintă caracteristica meseriei de specialist E.O.D. De aceea, aici nu veţi întâlni decât oameni inteligenţi, cu un psihic de fier, cu multă stăpânire de sine, inventivi, loiali, sănătoşi şi cu o mică doză de nebunie". Acestea au fost cuvintele prin care maiorul Ion Boboc, ofiţer 3 în cadrul Biroului Geniu E.O.D. din Statul Major al Forţelor Aeriene, ne-a descris structura din care face parte. Curioşi să verificăm, în fapt, elogiul adus oamenilor dispuşi să-şi sacrifice viaţa permanent, am ales să mergem la structura reprezentativă a armei, Grupul E.O.D. dislocat la Regimentul 70 Geniu Aviaţie.

JOCUL CU „FOCUL"

Zi frumoasă, splendidă, de primăvară. Drumul către unitate – obositor. Majoritatea personalului încadrat la Grupul E.O.D. (grup de neutralizare a dispozitivelor neexplodate) este navetist. Surprinzător, însă, chipurile sunt vesele, feţele – tinere. Vârste apropiate, astfel încât socializarea se produce aproape instantaneu. Comandantul unităţii, **maiorul inginer Constantin Cimpoiaşu**, îşi ia în serios atribuţiile de gazdă şi înnoadă rapid firul conversaţiei. Astfel, istoricul unităţii şi al structurii, în general, ne este dezvăluit în mersul sprinţar al maşinii, în concordanţă cu vremea idilică de afară.

Pe scurt, aflăm că la înfiinţarea sa, în data de 1 mai 2004, structura avea în compunere 2 grupe a câte 6 militari, fiind subordonată Companiei Pionieri din cadrul Regimentului 70 Geniu Aviaţie. Structura actuală, alcătuită din 2 plutoane (un pluton de echipe uşoare, pentru rezolvarea incidentelor UXO – unexploded ordnance – de dimensiuni medii şi un pluton de echipe grele, pentru rezolvarea incidentelor UXO de dimensiuni mari şi pentru intervenţii la muniţii chimice) a apărut ca stat anexă la acelaşi regiment, în data de 1 august 2005.

Drumul către unitate se termină în scrâşnetul de frâne al autobuzului unităţii. Însă curiozitatea reporterului învinge şi, înainte ca militarii să înceapă executarea procedurilor standard necesare pentru o nouă zi de muncă, întrebarea vine simplu, firesc: „Oameni buni, ce v-a determinat să optaţi către o astfel de armă, conştienţi fiind de periculozitatea acesteia ?" **Plutonierul-major Adrian Turiţă**, administratorul unităţii, unul dintre „veterani", este cel care încearcă să explice sentimentul intrigator resimţit de observatorul extern: „Spre deosebire de mulţi colegi de-ai noştri, militari specialişti în domeniile lor, fără îndoială, noi nu puteam să ajungem aici fără să iubim cu adevărat această meserie. De ce ? Nimeni nu poate lucra în condiţiile specifice acestei meserii, nimeni nu se poate încadra în anumite tipare comportamentale obligatorii executării misiunilor grupului E.O.D. dacă nu are o pasiune desăvârşită pentru acest gen de muncă. Deci, pasiunea, curajul şi lucrul în echipă sunt principalele motive ale alegerii acestei arme, o armă care ne-a redefinit personalitatea".

Colegii subofiţerului, deja puteam să-i numesc aşa, se scuză: „Trebuie să executăm procedurile standard existente în programul nostru de lucru zilnic. Şi apoi, în scurta pauză de cafea – suntem oameni normali, totuşi – putem să ne continuăm discuţia". Aşa se şi întâmplă. **Locotenenţii Lucian Constantinescu** şi **Florin Drăgoi** sunt singurii ofiţeri ai Forţelor Aeriene Române acreditaţi conform standardelor NATO, STANAG 2389, anexele A şi B. În calitate de specialişti, cei doi ne prezintă misiunile Grupului E.O.D., structură din care sunt mândri că fac parte.

Aşadar, printre misiunile de bază, atât din teritoriul naţional, cât şi din teatrele de operaţii, regăsim: ◆asanarea terenurilor şi poligoanelor de muniţia rămasă neexplodată în urma tragerilor de instrucţie, antrenamentelor şi exerciţiilor; ◆neutralizarea dispozitivelor explozive improvizate folosite de grupările teroriste, care vizează personalul, obiectivele şi operaţiile militare; ◆asigurarea sprijinului E.O.D. pe timpul desfăşurării operaţiilor de căutare-salvare şi evacuare; ◆restabilirea, din punct de vedere E.O.D. a operativităţii aerodromurilor, după atacurile executate de inamic; ◆eliminarea UXO, rezultate în urma focului inamicului.

„De altfel, datorită acestor misiuni, reprezentăm o componentă importantă în cadrul Forţelor Aeriene, deoarece incidentele cu UXO sau IED (improvised explosive device) pot limita şi chiar interzice desfăşurarea anumitor misiuni de bază ale aviaţiei", completează comandantul unităţii, care a prins sfârşitul detalierii misiunilor structurii pe care o conduce.

Tragere cu disruptorul în poligon

Tot comandantul unităţii este cel ce ne informează cu privire la situaţia personalului din subordine care, ţinând cont de noutatea şi ineditul reliefat din atribuţiile funcţiilor existente, nu este format numai din specialişti pregătiţi pe băncile unor instituţii dedicate. Jovial, **maiorul inginer Constantin Cimpoiaşu** încearcă să minimalizeze impactul problematicii în discuţie: „Într-adevăr, la momentul actual, avem specialişti din diferite arme – geniu, transmisiuni, rachete, auto – fapt care, în final, cred că ne avantajează. Sincer să fiu, nu cred că pregătirea unor oameni în specialitatea E.O.D., încă din timpul şcolii, ar îmbunătăţi considerabil calitatea activităţilor noastre. Mult mai benefică este experienţa acumulată zilnic, lucrând în domeniu. În plus, cheltuielile necesare ar fi net superioare celor actuale. Astfel, este de preferat să selectezi militari deja formaţi, pe cât posibil din elita promoţiilor, şi să-i iniţiezi în tainele E.O.D.-ului. De altfel, noi am reuşit acest lucru, prin trimiterea personalului nostru la cursul de pregătire al operatorilor E.O.D. organizat în cadrul Centrului E.O.D. de la Râmnicu Vâlcea, unde au obţinut calificarea ca „Team Leader". De asemenea, cei doi tineri locotenenţi sunt absolvenţi ai Cursului Internaţional E.O.D. din Grecia, în anul 2004, şi ai cursurilor de „Combat Life Saver" şi

„Post Blast Investigation" din Alabama, SUA, în anul 2005. Totodată, convocările de specialitate pe care le organizăm la nivel de categorie de forţe armate îşi au rolul bine stabilit, de formator pentru personalul care doreşte să ni se alăture în această adevărată „aventură."

„Într-adevăr, accentul pus pe formare şi profesionalizare, în cadrul cursurilor pe care le-am urmat este desăvârşit, dar cel mai important aspect al timpului petrecut l-a reprezentat socializarea, crearea unor relaţii inter-umane semnificative şi, totodată, elucidarea unor dileme existenţiale, pe care noi, cursanţii români, le resimţeam la plecarea din ţară, ni se destăinuie **locotenentul Lucian Constantinescu.** În acest sens, îmi aduc aminte cu plăcere de unul dintre cursanţii greci, de exemplu, care ne-a dovedit că orice este posibil. Concret, maistrul militar respectiv, care avea la activ peste 20 de misiuini în teatre de război, adunase peste 100 de zile de spitalizare, în urma diverselor probleme apărute (avea numeroase cicatrici), iar acum era prezent aici, cu un zâmbet larg pe buze, încercând să convingă alţi 100 de militari să urmeze aceeaşi cale. <<Pasiunea e pe primul plan, nebunia e de-abia ultima>> – obişnuia să spună militarul grec".

Eram extrem de curioşi, în aceste condiţii, să aflăm ce părere au „jumătăţile" cadrelor, persoanele aflate acasă, având, eventual, şi grija copiilor. Dar, mai ales, cum se împacă specialiştii E.O.D. cu sentimentul că trebuie să supravieţuiască, în special pentru aceştia din urmă.

„Da, desigur, este elementul contradictoriu principal, poate singurul care duce la apariţia unor ezitări fireşti,

Foaie de recunoaştere şi raport UXO

Utilizare costum E.O.D.-8 şi aparat cu raze X

în momentul luării deciziei de a urma această cale. Eu, de exemplu, a trebuit să duc multă muncă de lămurire cu soţia mea, până când aceasta a înţeles că meseria pe care am ales-o reprezintă ceea ce îmi doresc, că toţi camarazii lucrăm în echipă şi că pregătirea pe care o facem continuu reduce la minim riscurile. Cred, însă, că nici acum nu am reuşit să o lămuresc pe deplin. Cu atât mai mult, acest factor uman nu face decât ca necesitatea pregătirii profesionale să fie înţeleasă ca o obligativitate constructivă", ne declară **maistrul militar clasa a V-a Gheorghiţă Iordache.** Şi, de altfel, prezenţa celor doi maiştri militari femei în grupul nostru, ne aminteşte permanent de importanţa laturii umane afective", completează militarul.

Ferm convinşi de relevanţa laturii teoretice şi a celei privind procesul de formare a specialiştilor, am încercat să le oferim o provocare oamenilor din Grupul E.O.D., prin dorinţa de a-i vedea la lucru şi de a le admira tehnica din dotare, una futuristă în domeniu, de un nivel congruent cu cel din celelalte ţări membre NATO.

„Este greu de ales un echipament anume pentru o prezentare <<oficială>>, ca să-i spunem aşa. Toate sunt interesante şi cu grad complex în utilizare. Avem, de exemplu, costume de protecţie EOD-8 (de ultimă generaţie), aparate cu raze X foarte performante, manipulatoare robotice, trusele Hook & Line etc. Mai sunt, desigur, şi elemente care sunt pe lista produselor ce urmează a fi achiziţionate, cum ar fi diferiţi roboţi, autospeciale sau chei pentru extragerea focoaselor. Toate aceste categorii de echipament sunt, însă, nule, dacă nu ai şi oameni pregătiţi să le exploateze la maxim caracteristicile tehnico-tactice, lucru pe care încercăm să-l realizăm, prin pregătirea teoretică - slide-uri şi poze specifice", spune comandantul unităţii.

Destinate, în general, protecţiei operatorului şi asistării acestuia pe timpul executării procedurilor, echipamentele ies în evidenţă prin tehnologia avansată şi prin manevrabilitatea deosebită. Unul dintre cele mai interesante ni s-a părut a fi aparatul cu raze X, motiv pentru care l-am propus pentru o scurtă prezentare.

Astfel, aparatul are în componenţă următoarele elemente: laptop, rolă de cablu, generator de raze X, unitate de captură a imaginii, cabluri şi conectori, acumulatori şi geanta pentru transport. Rolul aparatului constă în scanarea obiectelor suspectate a fi IED şi de punere la dispoziţia operatorului a imaginilor obţinute, în cel mai scurt timp. Modul de funcţionare este relativ simplu: operatorul (aflat în zona de siguranţă) transmite comanda de scanare, stabilind numărul de impulsuri necesar a trece de învelişul obiectului. Cu cât materialul este mai gros şi mai dens, cu atât numărul de impulsuri este mai mare. Comanda pleacă din laptop, prin cablu, la generatorul de raze X. Acesta trage numărul de impulsuri stabilit, iar unitatea de captură recepţionează imaginea creată şi o trimite înapoi la monitorul laptopului. Dacă operatorul nu este mulţumit de calitatea imaginii (prea întunecată sau prea deschisă, detalii neclare etc.), poate efectua alte trageri, cu număr diferit de impulsuri. Pentru interpretarea cât mai exactă a imaginilor, laptopul are un soft specializat de prelucrare, element care conferă posibilitatea eliminării alarmelor false.

Ne-am înclinat adânc şi cu respect în faţa acestei demonstraţii de tehnică de specialitate şi am recunoscut, desigur, prin prisma iniţiaţilor în domeniu, că echipamentul aflat în dotarea Grupului E.O.D. întruneşte toate calităţile necesare desfăşurării activităţilor în deplină siguranţă şi cu rezultate maxime.

Însă, aşa cum se întâmplă de fiecare dată când eşti „furat" de o activitate sau de emanaţia plăcută a unui colectiv, timpul nu are răbdare. Incredibil, dar adevărat. Momentul despărţirii sosise. Vizibil emoţionat, **maiorul inginer Constantin Cimpoiaşu** ne-a oferit punctul său de vedere privind structura pe care o conduce: „Îmi doresc ca specialiştii Grupului E.O.D. să fie angrenaţi în cât mai multe aplicaţii şi misiuni internaţionale, acestea reprezentând unele dintre cele mai bune modalităţi de instruire, perfecţionare şi dobândire ale abilităţilor şi a experienţei necesare afirmării între celelalte structuri similare din ţările membre NATO".

Procedură IED

Impresionaţi de imaginea caracterizată de pericolul, importanţa şi, nu în ultimul rând, de spiritul de sacrificiu al oamenilor care încadrează Grupul E.O.D., păşim pe poarta unităţii în drumul spre redacţie. Soarele zâmbeşte aprig, inima bate puţin mai tare, mintea lucrează febril: cu siguranţă, E.O.D.-iştii sunt oameni dintr-o bucată, curajoşi, încrezători în forţele proprii şi în puterea colectivului, cu o minte şi o inimă deschisă în permanenţă cunoaşterii şi perfecţionării. Descrierea iniţială, cea care ne-a purtat către locaţia din inima Pantelimonului, este mai mult decât adevărată. Este un truism.

A consemnat
plutonier-major
SORIN SĂFTOIU

CU GÂNDUL PRIN NEŞTIUT

„Aşa suntem alcătuiţi, din fâşii de senin şi furtuni necontrolate, cu trăsnete şi fulgere violente... Eram dintre cei care cunosc fulgerele violente şi se întorc dintre ele."
Doru DAVIDOVICI - „Culoarea cerului" – 1981.

La marginea de jos a mileniului al treilea, după ce am petrecut o sută de ani de „libertate" cerească, iar legenda străbaniei lui Dedal şi Icar a devenit rădăcina noastră pământească, mersul prin aer devine zăbava cea mai apropiată de o dimensiune existenţială fascinantă. Zborul rămâne, dincolo de orice definiţie prozaică, un salt în necunoscut.

Astăzi, la şaptesprezece ani de la ultima sa decolare, Doru Davidovici este călător prin neştiut. Aerodromul a rămas cu soarele-n răsărit şi norii deasupra, oglinda sângerie în care se regăsesc imagini ale trecutului, umbre legendare, eroi de fum, personaje de poveste.

Staturi impunătoare trec roua dimineţilor pe jos, croindu-şi drum prin aerul răcoros al câmpului de zbor. Eliberat de gravitaţie, Doru îşi vede de zborul lui, într-un MiG-21 cu „aripi de argint" uşoare precum pana povestitorului, ca într-o expresie curată a libertăţii.

Cu cărţile sale, îndreptar pentru „pământeni", Doru Davidovici ne îndeamnă discret să-i călcăm urmele prin inima pământului după „zeiţa de oricalc", să-l însoţim în lumea largă unde se aşteaptă „intrarea actorilor", iar când drumul urcă în cer, să scrutăm împreună bolta orizontului rotund căutând înţelesul „lumilor galactice". În această cuprindere de cleştar, sidefată cu praful de stele cules în mustaţă, Doru rupe aparenţele paradoxale care fac comunicarea grea şi ne cheamă în lumea galantă a aviatorilor, unde scânteierile umane ard cu flacără vie, iar timpul devine o unealtă tocită de măsurat veşnicia.

Din viaţa aviatorilor ştiu bine că evenimentelede zbor sunt cele care duc oamenii aerodromului în neştiut. Ruperea vine brusc, totdeauna cade ca un trăsnet şi pârjoleşte în adâncul alcătuirii de om, unde zac aşteptările, se zămislesc credinţa şi iubirea, iar la vreme de împlinire înfloreşte patima celei mai frumoase profesii din lume.

Aşa a plecat şi Doru Davidovici. Atunci, într-un aprilie 1989 înfrăţurat de lacrimi uscate, când îngropam sub salcâmul de pe câmp bucata de os găsită în scaunul de catapultare, gândind că săvârşesc ceremonialul întoarcerii în lut când cerul nu mai exista şi, deopotrivă azi, când scriu rândurile onoarei de a fi trăit odată cu el, mi se pare crud şi nedrept.

Însă, ca să decolez în avionul ce mi-a străjuit existenţa încă un sfert de secol de atunci, ca să pot scrie ce mai este pe acolo, pe sus, acum, mă împac. Nu pot schimba rosturi umane. Mă ademeneşte buna rânduială a celor ce ştiu semnul călăuzei care te face să nu calci aerul în gol, care deslueşesc făptura neîntrupată a rostului bun din zbor, din viaţă şi din scris. Aşa m-a deprins aerodromul cu oamenii lui. Cu farul lui cu tot.

Comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

POLITICA AERIANĂ A ROMÂNIEI ÎN PRIMELE DECENII ALE SECOLULUI XX

Lucrarea istoriografică „POLITICA AERIANĂ A ROMÂNIEI ÎN PRIMELE DECENII ALE SECOLULUI XX”, apărută recent de sub pana și aleasa cercetare a **profesorului dr. Valeriu Avram** și a **generalului de flotilă aeriană Ion Ștefan,** dezbate judicios modul în care statul român a acordat importanța cuvenită aviației militare și civile de la înființare și până la participarea țării noastre la cel de-al doilea război mondial.

Problematica politicii aeriene și a doctrinei privind folosirea aviației în cadrul sistemului național de apărare nu a fost dezbătută până în

momentul de față, în istoriografia noastră, prin lucrări de sinteză care să cuprindă o perioadă de patru decenii. Sunt meritorii unele încercări, însă perioada studiată se referă doar la intervalul cuprins între anii 1930–1940.

Având la bază cercetările efectuate pe parcursul unui deceniu în arhivele militare, civile și particulare deopotrivă, punând în valoare informații științifice primite de la cercetători din Ungaria, Austria și Bulgaria, lucrarea distinșilor autori se constituie într-un punct de vedere argumentat judicios și susținut pe măsură, în dezbaterea problematicii politicii aeriene a României de la începutul secolului trecut. Munca la acest studiu, ce reliefează o cercetare arhivistică deosebită, a început în anul 1997. În urmă cu 28 de ani, la Liceul Teoretic din Pătârlagele, județul Buzău, profesorul Valeriu Avram îi preda „elevului” Ion Ștefan, istoria României. Astăzi, truda primului și zborul celui din urmă se regăsesc în îngemănarea blândă a rădăcinilor, care ne poartă la izvoarele zborului. La origini. Astfel, ne putem apropia cu drag de munca lor și de înțelesul sublim al ultimei fraze a cărții: „Când priviți cerul și vă fascinează eleganța cu care zboară o pasăre, opriți-vă o clipă și încercați un joc al imaginației: suprapuneți aripilor păsării, aripile unui avion și spiritul unui pilot. Veți trăi un sentiment de uimire, de fascinație și trăinicie”.

Lucrarea, beneficiind de suportul unui bogat material ilustrativ, în cea mai mare parte inedit, oferă cititorului posibilitatea de a pătrunde, și prin intermediul imaginii, în atmosfera de epocă a primei jumătăți de secol. Ea pune în lumină date și fapte puțin cunoscute și, astfel, se constituie într-un îndemn pentru tinerii istorici de a continua cercetarea acestei problematici, de a descoperi noi date și fapte care să pună în evidență contribuția deosebită a românilor la apariția și dezvoltarea aeronauticii, iar pentru pasionați oferă o „oază“ de lectură într-un deșert al informațiilor.

Comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

SIGURANȚA ZBORULUI ȘI “HUMAN FACTORS”

Orientat cu precădere spre problematica psihologică a piloților, volumul “Psihologie Aeronautică“ al domnului Marian Popa ni se dezvăluie intens cu ajutorul tabloului complet al abordărilor psihologice prezentate, fapt care îl face accesibil pentru toate categoriile de cititori.

Intensitatea documentării și pasiunea cuvântului de specialitate pe care le-am remarcat pe parcursul lecturării volumului, întregesc dorința expresă a autorului: “înțelegerea și susținerea capacității de operare eficientă și sigură, într-un mediu care contrazice unele dintre datele esențiale ale ființei umane, reprezintă principalul obiectiv al acestui volum”.

Concret, am remarcat o bibliografie de peste 100 de lucrări de specialitate și cu atingere pe domeniu, orientarea, în descrierea diferitelor stadii ale sarcinilor care induc la apariția diferitelor probleme de pilotaj, către explicarea “human factors” (factorilor umani) dar și o emblematică cunoaștere, legare și dezvoltare exponențială a celor două concepte principale: pilotajul și psihologia.

Astfel, devin extrem de interesante capitolele dedicate consilierii și intervenției psihologice, analizei științifice privind reacțiile determinate de apariția stresului fizic, a celui psihic, precum și ale celorlalte elemente adiacente – oboseala, solicitarea – și, nu în ultimul rând, prevenirii prin instruire și participare constructivă din punct de

vedere intuitivo-cognitiv al personalului la procesul psiho-terapeutic.

Mesajul resimțit este unul deschis, imaginea desprinsă nu face rabat de la interpretarea principiilor de bază prezente în psihologia aviației – curaj, spirit de sacrificiu și noblețe umană - și, mai mult, invită la continuitate pentru înțelegerea necesității existenței componentei aeronautice. Dedicată tuturor aviatorilor, controlorilor de trafic aerian și parașutiștilor, militari sau civili, volumul “Psihologie aeronautică“ se integrează perfect în conștiința cititorului și conferă problematicii abordate elemente de siguranță: “matematica” specialistului și “parfumul” literar-lingvistic al cercetătorului.

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU

ÎNSÂNGERATA RIPOSTĂ

A fost, oare, posibil așa ceva? Pur și simplu o armată aeriană, două, dacă îi luăm în calcul și pe englezi (specializați în bombardamente de noapte),

alături de americani, să asalteze aproape zi de zi și noapte de noapte cerul unei țări mici, cu sute și sute de avioane de bombardament și de vânătoare, și să primească, totuși, o ripostă de care să se teamă într-un timp, fiindcă erau doborâți una-două, cu artileria antiaeriană și avioanele de vânătoare, la mansa cărora se aflau cavalerii morții? Nu mult prea mediatizații kamikaze. Ci piloți români, unii abia brevetați ca piloți de luptă, tineri care, sfidând raportul de forțe, 1 la 10–20, plecau la moarte sigură.

Aflați la a opta carte, Eugenia Tașcău și Victor Donciu nu se dezmint. La fiecare apariție editorială, ei se prezintă cu opere bine fundamentate, bazate pe o documentare extraordinară, dar și pe un har literar deosebit, pe o nemaipomenită imaginație. Deoarece sunt pur și simplu fantastice împrejurările relatate, dialogurile inserate, astfel încât ai impresia că sunt reproduse după un reportofon, sau autorii înșiși s-au aflat în acele comandamente aeriene americane, germane sau române, unde se hotăra modul de ducere a operației aeriene. Ori chiar la bordul avioanelor de bombardament sau de însoțire inamice care veneau, val după val, să îndolieze România și nevinovatul ei popor.

În lucrarea a cărei sugestivă copertă o vedeți în acest spațiu tipografic, autorii surprind numeroase secvențe ale misiunilor bombardierelor americane și avioanelor de însoțire, precum și ale luptelor aeriene ale aviației de vânătoare române contra puternicelor fortărețe aeriene din compunerea Forței a 15-a Aliate și a aeronavelor menite să le asigure securitatea aeriană.

Datorită Eugeniei Tașcău și lui Victor Donciu, luăm cunoștință de riposta fermă și sacrificiile artileriei antiaeriene (păcat că autorii n-au intrat mai mult în „intimitatea” misiunilor acestei arme!) ale Grupurilor 6, 7 și 9 Vânătoare, Escadrila 68 Vânătoare de noapte română, și celor două Grupuri germane.

Parcurgând paginile acestei excelente cărți, cititorul poate afla cum a fost posibil ca piloții români să decoleze, la ordin, ori de câte ori inamicul aerian invada spațiul aerian al țării, angajând lupta cu forțe mult superioare numeric raportul ajungând, nu o dată, la 20 la 1. Doamne, câtă lipsă de echitate, de cavalerism! Așa a ajuns să piară eroic mulți dintre combatanții noștri, însuși căpitanul Alexandru Șerbănescu, asul asilor aviației de vânătoare. Dar pildele de jertfă scrise de ei și memorabile datorită și acestei cărți, rămân nemuritoare.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

DEZVOLTAREA ARTILERIEI ŞI RACHETELOR SOL-AER ÎN PERIOADA 1970–1989 (1)

La cumpăna dintre deceniile șapte și opt ale secolului trecut, societatea românească, în general, viața politică și economică, în special, au fost percepute pe plan intern și internațional ca tinzând către un înalt grad de independență față de politica marilor puteri și orientate spre depășirea condiției de țară în curs de dezvoltare printr-un susținut efort propriu.

O atare poziție a fost întărită și de evenimentele ce au avut loc în Cehoslovacia în august 1968 când, în urma intervenției militare a unor state membre ale Tratatului de la Varșovia (acțiune la care România nu a participat), s-au născut întrebări de genul: „Încotro securitatea națională? De unde apare garanția sau primejdia existenței ei? Din interiorul alianțelor militare, din afara acestora sau din adoptarea unei poziții echidistante față de aceste alianțe?".

Măsura în care aceste evenimente, ca și multe altele, au influențat sau nu politica militară românească, în perioada respectivă, are o mare importanță. Istoric vorbind, înțelegerea și tratarea apărării naționale ca o problemă ce trebuie rezolvată, în primul rând, prin forțe proprii, ca misiune ce aparține și trebuie înfăptuită de către întregul popor, a dominat gândirea politico-militară din perioada 1969–1989.

În acest sens, a fost asigurat un cadru organizatoric adecvat și o legislație pe măsură, care – după cum o să constatăm – au dat tonul și în procesul de dezvoltare a artileriei și rachetelor sol-aer.

Astfel, în anul 1969, a fost constituit Consiliul Apărării ca organ central, în atribuțiile căruia au intrat soluționarea principalelor aspecte referitoare la apărarea țării, atât în timp de pace, cât și în timp de război.

Pentru întărirea în plan executiv a acestor atribuții, Marea Adunare Națională a votat în anul 1972, „Legea nr. 14", în cuprinsul căreia au fost stabilite modalitățile de pregătire a populației, a economiei și a teritoriului pentru apărarea țării, atribuțiile consiliilor de apărare teritoriale (municipale, orășenești și comunale), obligațiile și drepturile ce reveneau diferitelor structuri ale statului și organizațiilor obștești.

De asemenea, tot în această perioadă, au fost stabilite principiile doctrinei militare naționale care, în viziunea conducerii politico-militare din acei ani, semnifica obținerea unui grad mai mare de independență a României față de structurile de conducere a alianțelor militare (tratatelor bi și multilaterale) la care țara noastră a constituit parte semnatară.

În setul de măsuri care au fost luate în baza principiilor formulate pentru realizarea și menținerea capacității de apărare a țării s-a înscris și constituirea, în anul 1972, a Comandamentului Aviației Civile, subordonat Ministerului Apărării Naționale prin C.A.A.T. Respectivul comandament a preluat sub comandă, la vremea respectivă, aviația de transport, aviația utilitară, aviația sanitară și sportivă, precum și aeroporturile, centrele regionale de dirijare, secțiile de reparații și fabricație, secțiile meteorologice, centrul de telecomunicații și agențiile de profil.

Probleme noi au apărut, în condițiile prezentate, și în legătură cu pregătirea populației pentru apărare, în special în domeniul legat de formarea cadrelor militare de rezervă care, potrivit legislației adoptate, a cuprins întregul efectiv de absolvenți ai învățământului superior.

Fără a nega dreptul și datoria fiecărui cetățean de a se pregăti pentru apărarea țării, trebuie subliniat faptul că îndreptarea atenției către cuprinderea în rețeaua de pregătire a unui număr cât mai mare de potențiali comandanți, nuanță vădit cantitativă, a dăunat laturii calitative într-un proces și așa complicat, cum este cel de formare a rezervei de cadre pentru armată.

Totodată, modul în care au fost îndeplinite, de către trupe, misiunile ce le-au revenit, uneori în condiții foarte grele, demonstrează faptul că anii de început ai deceniului opt al secolului trecut au generat încredere în rândul artileriștilor și rachetiștilor sol-aer.

Astfel, concepția și direcțiile de acțiune care au caracterizat activitatea desfășurată de artileria și rachetele sol-aer române în perioada 1969–1989 pot fi sintetizate, în principal, prin: ■ organizarea apărării aeriene a unor noi obiective de pe teritoriu care dețineau pondere în menținerea potențialului economic și de apărare a țării, a rețelei de aerodromuri, aeroporturi și porturi, a complexului energetic, rutier și feroviar din zona Fetești–Cernavodă, concomitent cu întărirea apărării la cele la care exista organizată o asemenea apărare; ■ reintroducerea, în înzestrarea trupelor, a complexelor de artilerie antiaeriană (tunuri, aparatură de calcul și de radiolocație) și întrebuințarea acestora pentru apărarea nemijlocită a obiectivelor, în special la înălțimi mici, în mod independent sau conjugate cu alte categorii de mijloace

Aspect din cadrul unei aplicații, executată cu elevi ai Școlii Militare de Ofițeri de Artilerie Antiaeriană și Radiolocație – 1971

General-maior Vasile Alexa, comandantul Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului (1959 – 1975)

sol-aer (rachete sol-aer sau mitraliere antiaeriene); ■ înlocuirea complexelor de rachete sol-aer cu resursa de funcționare consumată sau devenite neperformante, cu tipuri și categorii noi de armament antiaerian sau modernizarea celor existente în serviciu, concomitent cu dezvoltarea capacităților de producție specifice armei; ■ trecerea treptată la automatizarea proceselor de pregătire, execuție și apreciere a tragerilor sol-aer, legarea marilor unități și unităților de artilerie antiaeriană la rețelele automatizate de primire, analiză, interpretare și transmitere a datelor asupra situației aeriene cuprinse în sistemul centralizat de cercetare prin radiolocație; ■ asigurarea punctelor de comandă ale eșaloanelor care nu beneficiau de asistența sistemului centralizat, cu mijloace proprii de cercetare radiotehnică; ■ dezvoltarea, în deplină concordanță cu aceste direcții de acțiune, a învățământului, instrucției de specialitate, bazei materiale și dispozitivelor de luptă, urmărind în același timp scurtarea baremelor de trecere a trupelor dintr-o stare de pregătire pentru luptă în alta și de executare a ciclului de combatere și nimicire a țintelor.

În aplicarea acestei concepții a fost antrenată atât artileria și rachetele sol-aer din apărarea aeriană a teritoriului, cât și cea din compunerea trupelor de uscat, mai ales că, bună parte de timp, acestea au acționat sub aceeași comandă.

Este de reținut faptul că o parte din evenimentele ce au avut loc în perioada 1969–1989 s-au impus ca valoare istorică pentru artileria și rachetele sol-aer prin efectele pe care le-au produs, generând schimbări de esență în structura organizatorică a acestei arme.

Astfel, în perioada 1969–1972, a fost organizată apărarea aeriană a aerodromurilor și aeroporturilor de pe teritoriu, prin înființarea a 8 divizioane și 2 baterii de artilerie antiaeriană independente și întrebuințarea unor subunități similare din subordinea forțelor terestre. De asemenea, rețeaua aeroportuară Otopeni, Băneasa, Mihail Kogălniceanu, Bacău, Iași, Suceava, Satu Mare, Baia Mare, Târgu Mureș, Sibiu, Cluj, Arad, Timișoara, Craiova, Cataloi–Tulcea, Ghimbav – ca și cea cu destinație pur militară – Ianca, Borcea, Tuzla, Boteni, Luncani, Deveselu, Siliștea-Gumești, Boboc, Alexeni au fost asigurate cu mijloace de cercetare prin radiolocație și de combatere a țintelor în regim nemijlocit. Această măsură a constituit o cale de reabilitare a artileriei antiaeriene și de atragere în serviciul de luptă permanent a unei părți din potențialul antiaerian al forțelor terestre.

În aceeași perioadă au fost constituite două divizioane de artilerie antiaeriană mixte, cu misiunea de a apăra aerian porturile Constanța și Mangalia, măsură aplicată în anul 1986 și pentru cel din zona Midia-Năvodari.

La data de 1 august 1973 a fost înființată prima brigadă de rachete sol-aer din armata română, prin reorganizarea Regimentului 18 și 19 Artilerie Antiaeriană Mixtă, comandate până atunci de **colonelul Nicolae Mocanu** și **colonelul Mircea Aelenei.** Comanda acestei brigăzi a fost încredințată **colonelului Romulus Ularu.**

În ziua de 25 octombrie 1973, **generalul-maior Constantin Drăghici** – șeful de stat major al C.A.A.T., a înmânat drapelul de luptă comandantului brigăzii.

Misiunea acestei mari unități, de a executa și coordona apărarea aeriană a capitalei României, a fost primită cu satisfacție de întregul personal.

La data de 18 martie 1977 a avut loc o reorganizare a C.A.A.T., aspect ce a constat în ieșirea aviației din compunerea acestui organism și înființarea Comandamentului Aviației Militare.

Măsura a fost benefică pentru ambele eșaloane. În aceste condiții, aviația militară, categorie de forțe a armatei supusă permanent riscului profesional și adesea lipsită de resursele financiare și materiale care ar fi putut reduce acest risc, a fost pusă în situația de a-și drămui resursele, de a-și planifica pregătirea personalului, de a-și gestiona înzestrarea și asigurarea infrastructurii, într-un cuvânt de a-și organiza în deplină cunoștință de cauză activitatea, având la dispoziție organe proprii de decizie și execuție.

Fără îndoială că nici în vechea structură organizatorică, aviația nu și-a pierdut identitatea – menținută prin compartimentul comandantului aviației militare, cu deosebirea că deciziile și parte din aparatul de execuție erau colective.

Aceeași situație a fost valabilă și pentru Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului, care a rămas să se ocupe, în principal, de aspectele terestre ale apărării aeriene – artilerie și rachete sol-aer, radiolocație și bruiaj radioelectronic, fără a-și fi diminuat, însă, legăturile de cooperare cu aviația, în general, și cu aviația de vânătoare, în special. De altfel, fără o astfel de poziție, conducerea apărării aeriene a țării nici nu ar fi putut fi asigurată. Avertismentul istoric dat în urmă cu două decenii și jumătate nu se putea ignora...

După cum atestă documentele vremii, contopirea celor două comandamente, C.A.A.T. și C.F.A.M. – produsă în septembrie 1956 –, a avut ca idee centrală tocmai realizarea unei astfel de cooperări, care să le unească forțele pentru a pune capăt violării spațiului aerian al României de către aeronave străine. Deoarece, numai în perioada 1951–1954, în spațiul aerian al țării au fost semnalate 18 zboruri neautorizate (6/1951, 3/1952, 8/1953, 1/1954), cu pătrunderi adânci spre interior și alte violări în zonele de frontieră. Rezolvarea acestor situații a fost apreciată ca necorespunzătoare și datorită lipsei condițiilor organizatorice și tehnico-materiale, dar și a lipsei unei concepții unitare de conducere.

Însă condițiile în care au fost operate schimbările din anul 1977 au fost mult diferite de cele existente în perioada 1951–1954.

Performanțele tehnico-tactice atinse de mijloacele apărării aeriene, ca și modificările apărute în conținutul principiilor de întrebuințare în luptă a acestora, au făcut posibilă o reevaluare a structurilor organizatorice existente în cadrul acestei categorii de forțe, destinată a avea ca mediu de confruntare spațiul aerian.

(va urma)

Căpitan MIRCEA BARAC

Bibliografie:
Istoria Artileriei și Rachetelor Antiaeriene Române, General de divizie (r.) Eugen Teodorescu, Locotenent-colonel Visarion Neagoe ;
Istoria Apărării Antiaeriene a Teritoriului României, General-colonel (r) dr. Vasile Cutoiu

Rachetă Sol-Aer, transportată pe mașina de transport și încărcare

PROVOCĂRI PREZENTE ŞI VIITOARE PENTRU MAIŞTRII MILITARI ŞI SUBOFIŢERII DIN FORŢELE AERIENE

Înarmarea aeronavelor – probă de foc a specialiştilor de aviaţie

În perioada 28–30 martie 2006 s-a desfăşurat, la Statul Major General, „Convocarea anuală a consilierilor comandanţilor pentru probleme ale maiştrilor militari şi subofiţerilor". Pe parcursul convocării au fost discutate, în cadrul grupurilor de lucru, aspecte diverse privind activitatea de consiliere, precum şi problemele cu care se confruntă maiştrii militari, subofiţerii şi militarii angajaţi pe bază de contract şi s-au trasat orientările generale pentru acţiunile din perioada imediat următoare şi ale celor de viitor.

În urma dezbaterilor, au rezultat următoarele aspecte: ◆ consilierea comandanţilor reprezintă o activitate ce trebuie reglementată fără echivoc, prin întocmirea de standarde care să-i stabilească cadrul general de desfăşurare; ◆ este necesară promovarea principiului competenţei şi respectarea, în toate împrejurările, a principiului legalităţii; ◆ se impune îndeplinirea tuturor activităţilor şi misiunilor încredinţate maiştrilor militari, subofiţerilor şi militarilor angajaţi pe bază de contract, grija faţă de tehnica de luptă din dotare şi a bunurilor militare încredinţate, cultivarea în toate împrejurările a exemplului personal şi a spiritului de echipă; ◆ necesitatea creşterii rolului echipei ofiţer-subofiţer, pentru realizarea coeziunii grupurilor.

La nivelul Forţelor Aeriene, procesul de reformă oferă maiştrilor militari şi subofiţerilor posibilităţi de afirmare deosebite, ca urmare a schimbării filosofiei privind instrucţia, înzestrarea şi managementul personalului. Astfel, programele în curs de derulare urmăresc înzestrarea cu tehnică modernă, accentuarea caracterului practic al instrucţiei şi o carieră atractivă, bazată pe şanse egale, competitivitate, motivare, competenţă şi transparenţă.

În prezent, maiştrii militari şi subofiţerii care îşi desfăşoară activitatea în Forţele Aeriene, reprezintă acea categorie de personal militar profesionalizat, ce defineşte în primul rând specialistul şi apoi luptătorul, personal capabil să asigure mentenanţa tehnicii militare specifice şi să desfăşoare activităţi şi acţiuni manageriale de bază.

Aspect din momentul instrucţiei la material

Evoluţia maiştrilor militari şi subofiţerilor în carieră se bazează pe transparenţă şi şanse egale, aceştia ocupând în prima parte a carierei funcţii de comandanţi şi şefi de microstructuri (echipe, echipaje, posturi, grupe, plutoane), specifice pentru categoria noastră de forţe fiind următoarele funcţii: tehnic de aeronavă, operator spaţiu aerian, radiotelegrafist şi operator meteo, telegrafist şi fotometrist de bord, însoţitor de bord, asistent radar, comandant tun, comandant rampă şi comandant pluton lansare, urmând ca în partea medie a carierei, să ocupe funcţii de specialişti tehnici şi şefi structuri tehnice, cum ar fi: şef grupă reparaţii, şef atelier şi şef secţie. În etapa superioară, maiştrii militari şi subofiţerii de stat major urmează să ocupe funcţii în comandamente de baze aeriene, mari unităţi şi unităţi de rachete sol-aer şi radiolocaţie, în toate domeniile de stat major şi administrativ, precum şi funcţii de consilieri ai comandanţilor.

Pregătirea fizică, componentă de bază a devenirii unui militar profesionist

În acest context, statutul profesional al maiştrilor militari şi subofiţerilor s-a schimbat radical. Astfel, această categorie de personal, devine, pas cu pas, una de cea mai mare importanţă, cu răspunderi deosebite în îndeplinirea misiunilor Forţelor Aeriene, utilizând tehnică ce necesită un înalt nivel de pregătire profesională. Un exemplu sugestiv îl reprezintă maiştrii militari şi subofiţerii care exploatează tehnica modernă în cadrul sistemului ASOC, cei care exploatează radarele de tip FPS şi aeronavele MiG-21 LanceR sau IAR-330 SOCAT.

De asemenea, un rol important în formarea liderilor militari de structuri mici îi revine Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene şi Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri, unde se desfăşoară activităţi de învăţământ după modelul englezesc şi unde, un rol major se acordă cursului de *leadership*. Este nevoie ca selecţia şi pregătirea acestei categorii de personal să fie făcută cu maximă răspundere, deoarece multe din funcţiile de maiştri şi subofiţeri ce vor fi repartizate ţării noastre în cadrul comandamentelor NATO, vor fi încadrate cu personal din Forţele Aeriene.

Este de remarcat, din acest punct de vedere, faptul că maiştrii militari şi subofiţerii din Forţele Aeriene s-au remarcat în cadrul unor misiuni internaţionale (misiunea ALTHEA – Bosnia, Poliţie Aeriană – Norvegia) iar în următorii ani, datorită faptului că Forţele Aeriene Române vor participa la multe alte misiuni în cadrul Alianţei Nord-Atlantice, rolul acestora în pregătirea şi desfăşurarea misiunilor va fi deosebit de important.

În aceste condiţii, implementarea managementului carierei individuale va defini cu claritate condiţiile care asigură performanţa, şansele şi oportunităţile oferite de sistem, traseele probabile şi itemii de accedere, iar schimbarea standardelor de pregătire şi apreciere a performanţelor vor determina şi schimbarea mentalităţii maistrului militar şi subofiţerului din Forţele Aeriene. Acesta va trebui să fie conştient de importanţa rolului său şi a misiunilor încredinţate şi, în acelaşi timp, mândru că face parte dintr-un corp de elită al Armatei Române în general, şi al Forţelor Aeriene, în special.

Acestea sunt numai câteva din provocările care stau în faţa maiştrilor militari şi subofiţerilor din Forţele Aeriene în viitor, însă este clar că viitorul este al celor care sunt bine pregătiţi, performanţi şi practici, motivaţi şi flexibili la toate schimbările sistemului militar.

Maistru militar clasa I
CLEMENTIN ISPRĂVNICELU

CER SENIN

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICAȚIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORȚELOR AERIENE ROMÂNE

CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
"CER SENIN"

Președinte

general-maior dr. MIHAIL ORZEAȚĂ
e-mail: morzeata @ roaf.ro

Membri

general-maior MARINEL NICOLAE
e-mail: nicolae@roaf.ro

general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
e-mail: fcarnu@roaf.ro

general de flotilă aeriană ION ȘTEFAN
e-mail: istefan@roaf.ro

căpitan-comandor LILIANA TĂNASE
e-mail: proff@roaf.ro

comandor DUMITRU BERBUNSCHI
e-mail: dberbunschi@roaf.ro

Coperta 4

Bustul lui Traian Vuia, dezvelit cu ocazia inaugurării noului sediu al Muzeului Aviației

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiția specificării sursei.

Redacția "CER SENIN"

Șoseaua București-Ploiești, km. 10,5
sector 1, București
Telefon/Fax: 021/231.53.82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
ISSN 1582-6317. B 222.05; C 1011.00

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacției texte și fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conținutul articolelor aparține în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

REDACTOR-ȘEF:
comandor
DUMITRU BERBUNSCHI;
e-mail: dberbunschi@roaf.ro

SECRETAR DE REDACȚIE:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Ne puteți vizita și la www.roaf.ro/ro/cersenin

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teodorescu_lucian@yahoo.com

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU;
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

ADMINISTRATOR:
plutonier-major
SORIN SĂFTOIU
e-mail: sorin_saftoiu@yahoo.com

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr. 4382/2006

TRAIAN VUIA